Transports Canada
Rapport ministériel sur le rendement
2007-2008

L'Honorable John Baird, C.P., député
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

TABLE DES MATIÈRES

SECTION I – VUE D'ENSEMBLE **1**

1.1 Message du ministre **3**

1.2 Déclaration de la direction **5**

1.3 Coup d'oeil sur Transports Canada **5**

1.3 Coup d'oeil sur Transports Canada **6**

1.3.1 Mandat 6

1.3.2 Ressources financières et humaines (en milliers de dollars) 7

1.3.3 Un milieu en évolution 8

1.3.4 Architecture des activités de programme et priorités en matière de programmes 10

Les résultats stratégiques de Transports Canada mis en contexte 10

SECTION II – ANALYSE DES ACTIVITÉS DE PROGRAMME PAR RÉSULTAT STRATÉGIQUE **21**

2.1 Résultat stratégique : Un réseau de transport efficace qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce **22**

2.1.1 Activité de programme : Politiques, programmes et infrastructures à l'appui d'un cadre stratégique axé sur le marché 22

2.2 Résultat stratégique : Un réseau de transport sécuritaire et sûr qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté **31**

2.2.1 Activité de programme : Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation à l'appui d'un réseau de transport sécuritaire et sûr 31

2.3 Résultat stratégique : un réseau de transport respectueux de l'environnement qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable **37**

2.3.1 Activités de programme : politiques et programmes à l'appui du développement durable 37

SECTION III – RENSIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES **43**

3.1 Information organisationnelle **44**

3.2 Organigramme ministériel **46**

3.3 Tableaux financiers **47**

3.3.1 Tableau 1 : Comparaison entre les dépenses prévues et les dépenses réelles (ETP compris) 47

3.3.2 Tableau 2 : Crédits votés et législatifs 49

3.3.3 Tableau 16 : États Financiers de Transport Canada 51

3.3.4 Tableaux électroniques 77

SECTION IV – AUTRES SUJETS D'INTÉRÊT **79**

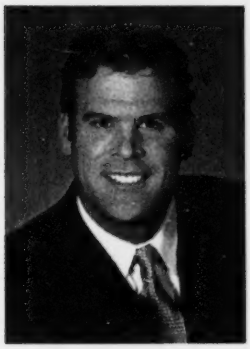
4.1 Priorités de gestion **80**

4.1.1 Personnes 80

4.1.2 Valeurs et éthique 83
4.1.3 Gouvernance et gérance 84
4.1.4 Responsabilisation des sociétés d'État 84
4.2 Autres sources d'informations en ligne 86
4.2.1 Réseau de transport efficace 86
4.2.2 Un réseau de transport sûr et sécuritaire 87
4.2.3 Un réseau de transport respectueux de l'environnement 88
4.2.4 Général 89
INDEX 91

SECTION I – VUE D'ENSEMBLE

1.1 Message du ministre



C'est avec plaisir que je vous présente le *Rapport ministériel sur le rendement* de Transports Canada pour 2007-2008, lequel fait état de la façon dont le Ministère appuie la vitalité de l'économie, veille à la sécurité et à la sûreté du réseau de transport et travaille à l'assainissement de l'environnement.

Le Canada a besoin d'avoir des connexions intégrées et stratégiques entre les réseaux de transport maritime, ferroviaire, routier et aérien afin d'être concurrentiel dans l'économie mondiale actuelle. C'est pourquoi le nouveau *Cadre de politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques,* un élément clé du plan d'infrastructure *Chantiers Canada* de 33 milliards de dollars, guide maintenant l'élaboration de l'infrastructure des transports liée au commerce. À ce chapitre, nous faisons de réels progrès dans la mise en œuvre de l'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique, de la Porte continentale et du corridor de commerce Ontario-Québec ainsi que de la Porte canadienne de l'Atlantique.

Le Canada compte parmi les chefs de file mondiaux en ce qui a trait à la sûreté et à la sécurité du réseau de transport national. À titre d'exemple, au cours du dernier exercice, le programme de contribution de 80 millions de dollars *Sûreté-Transit* de Transports Canada a permis d'améliorer la sûreté du transport ferroviaire voyageurs et du transport en commun à l'échelle du Canada. Nous avons également continué de travailler avec l'industrie afin de rationaliser la réglementation et de compléter les mesures de sécurité et de sûreté de Transports Canada en mettant en place les systèmes de gestion de la sécurité et les systèmes de gestion de la sûreté en matière de transport qui permettent d'augmenter le rendement et de protéger la population canadienne.

Dans le cadre de son engagement en vue de protéger l'environnement et de lutter contre les changements climatiques, le gouvernement du Canada se propose entre autres de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 20 p. cent par rapport aux niveaux de 2006, et ce, d'ici 2020. Le gouvernement a annoncé en 2008 un plan en vue de réglementer la consommation de carburant des véhicules de tourisme et des utilitaires légers neufs à partir des modèles 2011 en vertu de la *Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles*. Transports Canada est fier de contribuer à cette initiative grâce aux programmes *d'écoTRANSPORTS*.

Le présent rapport décrit comment en 2007-2008 Transports Canada a mis en œuvre des politiques, des initiatives réglementaires et des programmes en matière de transport qui créent des possibilités économiques, améliorent la sûreté, accroissent la sécurité et protègent notre environnement.

Je suis fier des réalisations du Ministère, qui donnent des résultats concrets pour la population canadienne.

L'Honorable John Baird, C.P., député
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

1.2 Déclaration de la direction

Je soumets, aux fins de dépôt au Parlement, le **Rapport ministériel sur le rendement** de 2007-2008 de TRANSPORTS CANADA.

Le présent document a été préparé conformément aux principes de présentation des rapports énoncés dans le Guide de préparation de la Partie III du Budget des dépenses de 2007-2008 :

Rapports sur les plans et les priorités et Rapports ministériels sur le rendement :

- Il est conforme aux exigences précises de déclaration figurant dans les lignes directrices du Secrétariat du Conseil du Trésor.
- Il repose sur les résultats stratégiques et l'Architecture des activités de programme du Ministère qui ont été approuvés par le Conseil du Trésor.
- Il présente une information cohérente, complète, équilibrée et fiable.
- Il fournit une base pour la reddition de comptes à l'égard des résultats obtenus avec les ressources et les autorisations qui lui sont confiées.
- Il rend compte de la situation financière en fonction des montants approuvés des budgets des dépenses et des Comptes publics du Canada.

_____

Louis Ranger
Sous-ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

1.3 Coup d'oeil sur Transports Canada

1.3.1 Mandat

De l'ouverture du continent jusqu'à la construction des chemins de fer, des ports, des aéroports, de la Voie maritime du Saint-Laurent et de la route transcanadienne, le transport a toujours assuré les liens nécessaires pour unir le pays, ce qui s'est avéré essentiel à l'édification du Canada. Durant les cent premières années de la confédération, le rôle du gouvernement fédéral était de mettre en place, de maintenir, de subventionner et de réglementer l'infrastructure et les services nécessaires pour répondre aux besoins d'un pays naissant. Ces derniers ont toutefois évolué à la suite de nouveaux impératifs économiques ce qui a mené à la cession et à la commercialisation de plusieurs ports et aéroports en 1996. Au cours des dernières décennies, la gestion du changement est devenue un thème dominant et un engagement essentiel de Transports Canada.

Depuis février 2006, Transports Canada fait partie du nouveau portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Ce portefeuille englobe également Infrastructure Canada, trois organismes indépendants du Ministère, 16 sociétés d'État (p. ex. VIA Rail, Marine Atlantique) et plus de 40 organisations à gouvernance partagée (p. ex. port de Montréal, aéroport international de Vancouver). La création de ce portefeuille a présenté une occasion sans précédent d'intégrer les politiques en matière de transport et les programmes de financement de l'infrastructure (p. ex. 2,1 milliards de dollars pour les portes d'entrée et les passages frontaliers).

En effet, le mandat du Ministère est vaste et complexe. Transports Canada gère trois activités de programme qui s'inscrivent dans trois résultats stratégiques et gère 60 lois. Ces résultats stratégiques appuient la vision d'un réseau de transport qui est reconnu mondialement comme étant efficace, sûr et sécuritaire et respectueux de l'environnement.

Afin de favoriser un réseau de transport efficace qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce, Transports Canada :

- établit des politiques de marché en vue de régir le comportement économique des transporteurs (p. ex. règles visant à arbitrer les conflits entre les expéditeurs et les transporteurs ferroviaires);
- assure un leadership en matière de politiques visant les portes d'entrée et les corridors commerciaux et offre une vaste gamme de programmes d'infrastructure de transport (p. ex. un milliard de dollars pour la Porte de l'Asie-Pacifique);
- stimule l'innovation (p. ex. promotion de l'utilisation des systèmes de transport intelligents avancés).

Afin d'assurer un réseau de transport sûr et sécuritaire qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté, Transports Canada :

- élabore des règlements sur la sécurité et supervise leur mise en œuvre (p. ex. sécurité aux passages à niveau);
- gère les programmes visant à appuyer les investissements liés à la sécurité dans les petits aéroports, à protéger les voies navigables, à accorder des brevets et des permis aux aéronefs, aux navires et aux véhicules routiers (p. ex. certification des sièges d'auto pour enfants);
- offre des services de transport aérien à l'appui des travaux de supervision de sécurité aérienne et des clients fédéraux et municipaux (p. ex. maintenance et exploitation des hélicoptères de la Garde côtière);
- élabore des politiques et des programmes répondant aux risques nouveaux pour la sûreté et maintient la compétitivité du Canada (p. ex. financement du matériel de sûreté dans les ports);
- élabore des règlements sur la sûreté du transport et supervise leur mise en œuvre par l'industrie (p. ex. normes pour le contrôle des passagers dans les aéroports);
- travaille avec des partenaires internationaux et nationaux en vue de proposer un programme commun efficace en matière de sûreté des transports (p. ex. normes pour les plans de sûreté dans les ports).

Afin d'obtenir à un réseau de transport respectueux de l'environnement qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable, Transports Canada :

- établit des politiques, des règlements et des programmes en vue de réduire les polluants et les émissions de GES provenant du secteur des transports (p. ex. nouveau règlement sur la consommation de carburant des véhicules);
- protège le milieu aquatique des sources de pollution liées aux transports (p. ex. amendes aux propriétaires de navires en cas de déversements d'hydrocarbures);
- assure la gérance de l'environnement des biens et des activités de transport du gouvernement (p. ex. assainissement des sites contaminés).

1.3.2 Ressources financières et humaines (en milliers de dollars)

Pour appuyer son mandat, Transports Canada se voit attribuer les ressources suivantes :

Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles
867 997	1 103 801	835 704

Total des ressources humaines (en équivalents temps plein [ETP])

Effectif prévu	Effectif réel	Écart
5 090	5 043	(47)

1.3.3 Un milieu en évolution

Afin de continuer à servir les intérêts du Canada et des Canadiens, Transports Canada doit de plus en plus regarder au-delà des frontières en vue de s'adapter aux tendances mondiales. Il doit également évaluer les changements au sein du gouvernement et du Ministère.

La **mondialisation** transforme les processus de fabrication et les structures de commerce du Canada. De nouvelles puissances mondiales, notamment en Asie, présentent des marchés potentiels riches et de nouveaux défis pour le Canada. La réputation du Canada de disposer d'un réseau de transport fiable a été entachée par les récents problèmes de congestion, les conflits syndicaux et les limites de capacité de la côte Ouest. Afin d'être un lien de choix pour les **chaînes d'approvisionnement mondiales,** le Canada a besoin d'un réseau de transport national fiable. Pour cette raison, tous les ordres de gouvernement et le secteur privé doivent investir davantage dans l'infrastructure et la nouvelle technologie, ce qui mettra fin à des années de dépenses insuffisantes. Le réseau de transport du Canada devra également pouvoir s'adapter et concurrencer les autres œuvrant dans la construction des chaînes d'approvisionnement mondiales. Cela signifie l'élimination des goulots d'étranglement et l'amélioration de la façon dont les secteurs maritime, ferroviaire, routier et aérien collaborent en vue de rendre les portes d'entrée et les corridors commerciaux efficaces pour les marchés mondiaux.

Les évènements tragiques du 11 septembre 2001, suivis des attentats à la bombe de Madrid et de Londres, ont entraîné des changements réels dans l'approche du Canada en matière de **sécurité nationale**. Transports Canada a dû instantanément assumer des responsabilités nouvelles et plus vastes liées à la sûreté. Le Ministère s'est fié à ses liens solides avec l'industrie afin de mettre en œuvre un nouveau programme de sûreté. Dans ce contexte, le rôle que jouent les transports pour préserver l'accès du Canada au marché continental est crucial. Nous devons répondre aux préoccupations de sûreté de nos principaux partenaires commerciaux. Transports Canada doit demeurer vigilant pour que les politiques de sûreté et les autres mesures mises en place aux frontières ne deviennent pas un obstacle aux échanges commerciaux.

Le changement climatique et l'assainissement de l'air demeurent des préoccupations centrales pour les Canadiens. C'est pourquoi le gouvernement fédéral a publié *Prendre le virage*, un plan exhaustif à long terme visant à réduire considérablement les émissions de GES. Comme les transports sont responsables d'environ 25 p. cent des émissions de GES du Canada, le Ministère se charge d'élaborer de nouvelles initiatives de politiques, de règlements et de programmes liées à l'environnement. Les politiques, les programmes et les règlements des transports doivent offrir un cadre qui vise les trois piliers du réseau de transport durable : la société, l'économie et l'environnement.

Au sein du gouvernement, Avantage Canada est la pierre angulaire des politiques et programmes économiques. Dans le cadre de notre **programme de compétitivité**, les transports sont cruciaux pour réaliser une croissance plus forte de la productivité. À cette fin, le Ministère continuera de promouvoir l'innovation dans des partenariats complets avec l'industrie et de plus en plus avec les universités.

Avantage Canada identifie l'infrastructure moderne comme étant un élément clé. À titre de membre du portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, le Ministère joue désormais un rôle central dans notre **programme d'infrastructure**. Étant donné que 75 p. cent des principaux projets d'infrastructure seront probablement liés aux transports dans le cadre du plan **Chantiers Canada**, Transports Canada est bien placé pour mieux favoriser des décisions relatives aux investissements.

À mesure que le plan Chantiers Canada est mis en œuvre, il y a des attentes élevées au chapitre de la responsabilisation et de la transparence à Transports Canada. Cela est également le cas pour chaque activité de programme au sein du Ministère. Le défi consiste à préciser les rôles, à améliorer les systèmes de contrôle, à favoriser la planification à long terme et à harmoniser les ressources. Transports Canada consacre plus de temps à cette question.

Des approches de réglementation simplifiées et des **normes plus harmonisées** sont également des composantes importantes d'Avantage Canada et du programme de compétitivité. Transports Canada a déjà commencé à changer son approche réglementaire relative à la sécurité des transports. En s'efforçant de maintenir des normes de sécurité élevées à mesure que croît le secteur des transports, le Ministère continue de mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité en vue d'instaurer une forte culture de la sécurité dans l'industrie et de rendre les exploitants plus responsables afin de faire en sorte que des pratiques appropriées de sécurité fassent partie de leurs activités quotidiennes. Le Ministère s'appuie aussi sur cette expérience pour façonner son approche à la supervision de la sécurité.

Transports Canada est également confronté au défi du vieillissement de la main-d'œuvre. Plus de deux employés sur cinq et trois gestionnaires sur cinq seront admissibles à la retraite au cours des dix prochaines années.

Dans le cadre de la gestion des risques dans un milieu en évolution, le Comité exécutif de gestion de Transports Canada se sert d'un profil de risque ministériel qui a été établi récemment pour déterminer les stratégies de gestion et d'atténuation des risques. Le profil, qui constitue une composante principale de la planification et de l'établissement de rapports intégrés, représente une part essentielle du Cadre de gestion des risques. Le profil de risque ministériel favorise la prise de décisions éclairées au sein de l'organisation et il a guidé Transports Canada dans le cadre de l'élaboration de son plan de vérification interne et de son plan intégré des ressources humaines.

C'est la combinaison des forces mondiales en jeu et des changements internes au gouvernement qui a défini le contexte du rendement du Ministère et du progrès réalisé à l'égard de ses résultats stratégiques et de ses priorités. En effet, dans ses prochains rapports, le Ministère précisera davantage ses résultats de rendement en les expliquant par rapport à une architecture des activités de programme (AAP) récemment élaborée. Dans la prochaine AAP, la sûreté constituera un résultat stratégique séparé de la sécurité. Cette AAP restructurée aidera à renforcer les capacités de Transports Canada en matière de planification et d'établissement de rapports. Le Ministère a commencé à travailler sur un processus de planification et d'établissement de rapport intégrés qui sera harmonisé avec les services internes, telles les Ressources humaines, la Gestion de l'information et la technologie de l'information, les Finances et les Communications, et qui renverra directement à ceux-ci. Un cadre de mesure du rendement renforcé permettra à Transports Canada de mieux mesurer comment ses activités de programme contribuent à l'atteinte de ses résultats stratégiques et des priorités plus vastes du gouvernement.

1.3.4 Architecture des activités de programme et priorités en matière de programmes

Le Rapport ministériel sur le rendement de 2007-2008 décrit le rendement au regard des engagements énoncés dans le Rapport sur les plans et priorités de la même année. L'architecture des activités de programmes comprend trois résultats stratégiques qui représentent ce qu'un ministère entend faire pour améliorer la situation des Canadiens, ainsi que les activités de programmes conçues et menées pour répondre à un besoin particulier du public.

Afin de mener efficacement ses activités de programmes, en 2007-2008, Transports Canada a établi neuf priorités de programmes :

1. Cadre stratégique axé sur le marché 2. Infrastructures, portes d'entrée et corridors commerciaux 3. Innovation	1. Un réseau de transport efficace qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce
4. Nouveaux programmes et nouvelles politiques de sûreté 5. Réglementation intelligente 6. Systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté	2. Un réseau de transport sûr et sécuritaire qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté
7. Changements climatiques et assainissement de l'air 8. Évaluations environnementales 9. Protection de l'environnement et mesures correctives	3. Un réseau de transport respectueux de l'environnement qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable

Les résultats stratégiques de Transports Canada mis en contexte

Des treize secteurs de résultat du gouvernement du Canada, ceux de Transports Canada sont axés sur une forte croissance économique, un marché équitable et sécurisé, des collectivités sûres et sécuritaires ainsi qu'un environnement sain et pur. Le tableau suivant démontre cette relation.

RÉSULTATS DU GOUVERNEMENT DU CANADA		
Une croissance économique forte **Un marché équitable et sécurisé**	**Collectivités en sécurité et en sûreté**	**Un environnement sain et pur** **Une croissance économique forte**
RÉSULTATS STRATÉGIQUES DE TRANSPORTS CANADA		
Un réseau de transport efficace	**Un réseau de transport sécuritaire et sûr**	**Un réseau de transport respectueux de l'environnement**
Un réseau de transport efficace qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce	*Un réseau de transport sécuritaire et sûr qui contribue aux objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté*	*Un réseau de transport respectueux de l'environnement qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable*

PRIORITES EN MATIERE DE PROGRAMMES		
Politiques, programmes et infrastructures à l'appui d'un cadre de marché	Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation à l'appui d'un réseau de transport sécuritaire et sûr	Politiques et programmes à l'appui du développement durable
PRIORITÉS DU PROGRAMME DE TRANSPORTS CANADA		
• Cadre stratégique axé sur le marché • Infrastructures, portes d'entrée et corridors commerciaux • Innovation	• Nouveautés dans les programmes et politiques de sûreté • Réglementation intelligente • Systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté	• Changements climatiques et assainissement de l'air • Évaluations environnementales • Protection de l'environnement et mesures correctives
RÉALISATIONS		
• Modifications à la Loi sur les transports au Canada et à la Loi maritime du Canada • Accords relatifs aux services aériens • Plan Chantiers Canada • Portes d'entrée et corridors commerciaux • Fiducie d'investissement pour les transports en commun • Services ferroviaires voyageurs interurbains • Projets d'infrastructure liés aux transports • Cession des ports • Infrastructures aéroportuaires • Innovation	• Systèmes de gestion de la sécurité et sûreté • Modifications de la Loi sur la marine marchande du Canada • Examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire • Harmonisation de la réglementation • Collaboration • Sûreté du fret aérien • Programme de protection des passagers • Sûreté-Transit • Sûreté maritime	• Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles • Ententes volontaires visant la réduction des émissions de gaz à effet de serre • Programme national de surveillance aérienne • Stratégie écoTRANSPORTS • écoMOBILITÉ • écoTECHNOLOGIE • écoAUTO • écoMARCHANDISES

Les tableaux suivants démontrent le lien entre les priorités ministérielles de Transports Canada, le rendement obtenu et les faits saillants des réalisations avec les résultats stratégiques et les activités de programme.

Résultat stratégique : Un réseau de transport efficace qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce

Harmonisation avec le secteur de résultat du gouvernement du Canada :

Une Croissance économique forte et un marché équitable et sécurisé / Un marché équitable et sécurisé

Activité de programme : *Politiques, programmes et infrastructures à l'appui d'un cadre de marché*

Dépenses prévues (en milliers de dollars) **$101 459**
Dépenses réelles (en milliers de dollars) **$123 998**

Priorité en matière de programmes 1 : Cadre stratégique axé sur le marché

Résultats prévus	Rendement obtenu	Faits saillants des réalisations
Cadre législatif qui appuie le libre marché avec interventions gouvernementales ciblées dans les cas où les forces du marché sont insuffisantes	Priorité respectée	Modification à la : Loi sur les transports au Canada Loi sur le pilotage au Canada Loi maritime du Canada Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada
Un secteur canadien des transports concurrentiel et viable	Priorité respectée	Prolongation du programme concernant la responsabilité résultant des risques de guerre touchant l'industrie aérienne Cession de 3 ports du Québec et de Terre-Neuve-et-Labrador en vertu du programme de cession des ports Négociations d'accords d'exploitation et de remise à neuf du parc fédéral de wagons-trémies avec les compagnies de chemin de fer Modernisation de la réglementation économique de l'industrie du transport aérien, notamment des ententes aériennes bilatérales pour les services aériens internationaux

Priorité en matière de programmes 2 :Infrastructure, portes d'entrée et corridors commerciaux

Résultats prévus	Rendement obtenu	Faits saillants des réalisations
Cadre de responsabilisation et de financement durable à long terme pour les infrastructures de transport	Priorité respectée	Mise sur pied du plan Chantiers Canada, incluant le Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers Élaboration d'un cadre de politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques Mise sur pied de l'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique Lancement du Corridor continental de commerce Ontario-Québec et de la Porte canadienne de l'Atlantique Resserrement du partenariat de transport à la frontière Canada-É.-U.- Ontario-Michigan pour le transport Création de l'Administration portuaire Vancouver Fraser Surveillance du rendement des aéroports Préparation d'une étude sur les besoins d'infrastructures de la Voie maritime du Saint-Laurent Mise sur pied d'une stratégie à long terme de Marine Atlantique S.C.C. Engagement envers l'amélioration des immobilisations de VIA Rail Canada
Investissement plus important dans l'infrastructure de transport	Priorité respectée	Annonce d'une Fiducie d'investissement pour les transports en commun de 2008 visant les provinces et territoires Établissement du Fonds Chantiers Canada Établissement du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers Conclusion d'ententes bilatérales sur les cadres d'infrastructure avec les gouvernements provinciaux et territoriaux Réalisation de grands projets d'infrastructure dans le cadre du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, du Fonds pour l'infrastructure frontalière et du Programme stratégique d'infrastructures routières

Gouvernance, transparence et responsabilité renforcées	Priorité respectée	Rationalisation des procédures de gouvernance pour les nominations aux administrations portuaires
Renforcement de la compétitivité du Canada sur les marchés internationaux	Priorité respectée	Mise en application de la Loi sur les ponts et tunnels internationaux Élaboration de règlements concernant l'entretien, la réparation, l'exploitation et l'utilisation des ponts et tunnels internationaux Ébauche de lignes directrices pour la construction, la modification, la vente et le transfert des ponts et tunnels internationaux

Priorité en matière de programmes 3 : Innovation

Résultats prévus	Rendement obtenu	Faits saillants des réalisations
Main-d'œuvre hautement compétente et investissements plus importants dans la R et D en transport, notamment les STI	Priorité respectée	Conduite de recherche et développement (R et D) stratégique Soutien à l'innovation et au perfectionnement des compétences
Déploiement de technologies de STI pour accroître la sécurité, la sûreté, l'efficacité et la viabilité environnementale du système canadien de STI Utilisation des résultats de la R et D pour améliorer la sécurité, la sûreté, l'efficacité et la viabilité environnementale du réseau canadien des transports	Priorité respectée	Publication du rapport annuel de Transports Canada sur la R et D Achèvement de l'examen de la stratégie nationale sur les STI Réalisation de projets en R et D Publication de rapports scientifiques et techniques

Résultat stratégique : Un réseau de transport sécuritaire et sûr qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté

Harmonisation avec le secteur de résultat du gouvernement du Canada : *Des collectivités en sécurité et en sûreté*

Activité de programme : *Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation à l'appui d'un réseau de transport sécuritaire et sûr*

Dépenses prévues (en milliers de dollars) **$641 525**
Dépenses réelles (en milliers de dollars) **$566 177**

Priorité en matière de programmes 4 : Nouveaux programmes et nouvelles politiques de		
Résultats prévus	**Rendement obtenu**	**Faits saillants des réalisations**
Sensibilisation, compréhension, coopération et conformité accrues en ce qui concerne les systèmes de sûreté des transports	Priorité respectée	Élaboration d'une stratégie sur la sûreté du transport multimodal Projet pilote des mesures sur la sûreté du fret aérien Mise sur pied du Programme de protection des passagers
Capacité accrue des intervenants à respecter les impératifs en matière de sûreté des transports et de préparatifs d'urgence	Priorité respectée	Gestion de Sûreté-Transit Gestion de Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime Mise sur pied de centres des opérations de la sûreté maritime Élaboration de boîte à outils virtuelle visant à appuyer la réglementation en matière de gestion des risques inhérents à la fatigue

Priorité en matière de programmes 5 : Réglementation intelligente

Résultats prévus	Rendement obtenu	Faits saillants des réalisations
Plus grande latitude et plus d'occasions d'innovation dans l'industrie	En cours	Harmonisation de certaine normes nord-américaines de sûreté du transport aérien Signature d'un protocole de coopération avec les É.-U. concernant le projet de wagons-citernes de la prochaine génération (*Next Generation Tank Car*) Harmonisation des normes de transport de marchandises dangereuses dans les wagons-citernes Mise à jour des modalités de rechange avec la garde côtière américaine Collaboration avec la *National Highway Traffic Safety Administration* Adoption de règlements techniques mondiaux
Réglementation qui reflète les besoins et les préoccupations de l'industrie et du public	Priorité respectée	Approbation des spécifications touchant les citernes et les conteneurs se rendant aux É.-U.
Amélioration des normes et des règlements internationaux portant sur le transport des marchandises dangereuses, amélioration de la sécurité sans entraves au commerce	Priorité respectée	Obtention d'un prix de la part de la Communauté des régulateurs fédéraux pour l'excellence du projet de réforme de la réglementation de la LMMC 2001 Mise sur pied de l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire Modification du Règlement sur la sûreté du transport maritime

Priorité en matière de programmes 6 : Les systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté (SGS/SGSu) : l'application des systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté dans les organisations aériennes, ferroviaires et maritimes

Résultats prévus	Rendement obtenu	Faits saillants des réalisations
Engagement plus ferme de la pa de l'industrie envers l'adoption des SGS et des SGSu et sensibilisation accrue et culture de sécurité dans l'industrie	Priorité respectée	Lancement du document **Allons de l'avant** en avril 2007

Résultat stratégique : Un réseau de transport respectueux de l'environnement qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable

Harmonisation avec le secteur de résultat du gouvernement du Canada : *Un environnement sain et pur / Croissance économique forte*

Activité de programme : *Politiques et programmes à l'appui du développement durable*

Dépenses prévues (en milliers de dollars) **$125 013**
Dépenses réelles (en milliers de dollars) **$145 529**

Priorité en matière de programmes 7 : Changements climatiques et air pur

Résultats prévus	Rendement obtenu	Faits saillants des réalisations
Hausse de la sensibilisation au choix de transport durable et aux répercussions des changements climatiques	Priorité respectée	Mise en œuvre de règlements sur les nouveaux véhicules automobiles et l'exploitation ferroviaire
Capacité accrue du public à choisir des modes de transport plus durable	Priorité respectée	Annonce des programme des stratégies écoTRANSPORTS Financement de projets municipaux de gestion de la demande de transport
Réduction des émissions dans le secteur des transports	En cours	Annonce des stratégies écoTRANSPORTS : ÉcoMOBILITÉ ÉcoMARCHANDISES Programme écoTECHNOLOGIE pour véhicules Programme de remise écoAUTO Fonds de démonstration des technologies de transport des marchandises Incitatifs pour les technologies de transport de marchandises Programme de démonstration en transport urbain

Priorité en matière de programmes 8 : Évaluations environnementales

Résultats prévus	Rendement obtenu	Faits saillants des réalisations
Utilisation rationalisée et plus efficace des ressources ministérielles	Priorité respectée	Plus de 876 évaluations environnementales en cours ou terminées aux termes de la **Loi canadienne sur l'évaluation environnementale** Utilisation plus efficace des ressources ministérielles en révisant les outils existants, en concevant et en mettant en œuvre de nouveaux outils et des directives
Progrès vers l'objectif de développement durable	Priorité respectée	Évaluation environnementale stratégique des projets de politiques, de plans et de programmes du Ministère Formation offerte aux employés

Priorité en matière de programmes 9 : Protection de l'environnement et mesures correctives

Résultats prévus	Rendement obtenu	Faits saillants des réalisations
Incidences environnementales réduites malgré une croissance soutenue dans le transport aérien	Priorité respectée	Parrainage du Centre d'excellence PARTNER, Partenariat pour l'atténuation du bruit et des émissions découlant du transport aérien (Partnership for Air Transportation and Noise and Emissions Reduction) avec la NASA (National Aeronautics and Space Administration) pour accroître la capacité de recherche en matière environnementale dans le domaine du transport aérien
Réduction des émissions du transport aérien	Priorité respectée	
Recensement des sites soupçonnés d'être contaminés et assainissement et gestion des risques des sites à haut risque	Priorité respectée	À ce jour, 324 sites contaminés dont les données figurent dans la base de données ministérielle on fait l'objet de mesures correctives ou d'une gestion des risques, 63 sont en cours d'assainissement, 113 en cours d'évaluation, 46 sont soupçonnés d'être contaminés et 70 ne sont visés par aucune mesure

Fréquence réduite des rejets illégaux de polluants par les navires	Priorité respectée	Détection des rejets de substances nocives par les navires en faisant appel au Programme national de surveillance aérienne Diminution du nombre de grands déversements d'hydrocarbures survenus au large des côtes et des observations connexes d'oiseaux mazoutés malgré la croissance du transport d'hydrocarbures et du trafic maritime
Meilleure qualité du milieu marin	Priorité respectée	Dispositions réglementaires visant à améliorer la sécurité de la navigation dans l'Arctique et la protection du milieu marin
Réduction des émissions toxiques des locomotives	Priorité respectée	Élaboration d'un PE avec l'Association des chemins de fer du Canada visant à réduire les émissions toxiques et les gaz à effet de serre des locomotives

SECTION II – ANALYSE DES ACTIVITÉS DE PROGRAMME PAR RÉSULTAT STRATÉGIQUE

2.1 Résultat stratégique : Un réseau de transport efficace qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce

Activité de programme	Ressources financières (en milliers de dollars)			Ressources humaines (équivalents temps plein – ETP)		
	Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	Effectif prévu	Effectif réel	Écart
Politiques, programmes et infrastructures à l'appui d'un cadre de marché	101 459 $	198 063 $	123 998 $	643 ETP	757 ETP	114 ETP

2.1.1 Activité de programme : Politiques, programmes et infrastructures à l'appui d'un cadre stratégique axé sur le marché

Cette activité de programme comprend l'élaboration de politiques, de lois et de programmes de transport ainsi que le soutien à l'infrastructure permettant à la concurrence et aux forces du marché de guider la croissance et le développement d'un réseau national de transport efficace. C'est grâce à un marché sain et vigoureux que les concurrents actuels et nouveaux continuent d'innover et d'offrir de nouveaux services, en comblant les besoins actuels et futurs des Canadiens en matière de transport. Transports Canada administre également des programmes de contributions visant les aéroports, les ports, les routes, les chemins de fer, les transports en commun, les traversiers et les ponts, et il assume les fonctions de propriétaire et de surveillant des ports, des aéroports et des sites du système de navigation aérienne dans le cadre de son engagement à l'égard d'un réseau de transport efficace.

Réalisations

Ci-après sont présentées les réalisations dans le cadre de cette activité de programme : lois, accords de services aériens, plan Chantiers Canada, portes et corridors commerciaux, Fiducie d'investissement pour les transports en commun, services ferroviaires voyageurs interurbains, projets d'infrastructure de transport, cession des ports, infrastructures aéroportuaires et innovation.

Lois

Les activités relevant de cette activité de programme comprennent l'établissement de politiques du marché qui régissent le comportement économique des transporteurs. Transports Canada a travaillé sur plusieurs fronts afin d'appuyer un cadre de marché fort et vigoureux pour le réseau de transport national.

En 2007-2008, le Ministère a modifié la Loi sur les transports au Canada au moyen des textes de loi suivants :

- Le projet de loi C-3, **Loi sur les ponts et tunnels internationaux**, permet au gouvernement fédéral d'établir des règlements en matière d'efficacité, d'exploitation et d'utilisation des ponts et tunnels internationaux.
- Le projet de loi C-11, **Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'autres lois en conséquence**, qui apportait des modifications aux dispositions générales et aux dispositions sur le transport aérien, les services ferroviaires voyageurs, le bruit causé par les activités ferroviaires et le revenu maximal pour le mouvement du grain, a reçu la sanction royale le 22 juin 2007. Les modifications à la Loi sur les transports au Canada s'appliquent aux modes de transport aérien et ferroviaire. Elles permettent aux consommateurs de recevoir des informations claires et transparentes sur les services de transport aérien exploités au Canada et elles autorisent l'Office des transports du Canada à promulguer des règlements relatifs à la publicité sur les tarifs aériens au Canada faite par les compagnies aériennes canadiennes et étrangères. En outre, ces modifications intègrent officiellement la fonction liée aux plaintes de l'ancien commissaire aux plaintes relatives au transport aérien dans les activités quotidiennes de l'Office.
- Le projet de loi C-8, **Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada (transport ferroviaire)**, a reçu la sanction royale le 28 février 2008. Les modifications aident à donner suite aux préoccupations des expéditeurs sur les prix et le service de transport ferroviaire, tout en assurant aux chemins de fer une stabilité en matière de réglementation pour les encourager à faire les investissements nécessaires pour que les exportateurs et les importateurs canadiens demeurent concurrentiels sur les marchés internationaux.

Le Ministère a également renforcé les dispositions des lois suivantes :

- **Loi maritime du Canada** (LMC). Grâce à ce texte de loi, les ports du réseau national vont rester compétitifs et ils auront une plus grande capacité d'emprunt, leur donnant une plus grande souplesse pour saisir les possibilités d'investissement. En conséquence, les Administrations portuaires canadiennes (APC) seront mieux placées pour tirer parti de ces possibilités et appuyer le commerce international.
- Projet de loi C-4, **Modifications à la Loi sur le pilotage**. Les modifications concernent la structure de gouvernance qui doit régir le fonctionnement d'une Administration et l'autonomie financière exigée.

Accords de services aériens

Transports Canada appuie également un cadre de marché au moyen de la modernisation de la réglementation économique de l'industrie du transport aérien. Le Canada avait en place plus de 70 ententes ou accords bilatéraux concernant les services aériens internationaux à la fin de 2007. En plus de conclure huit ententes bilatérales nouvelles et élargies sur les services aériens en 2007, des négociations ont été amorcées en vue de la conclusion d'un accord complet sur les services aériens avec l'Union européenne, conforme à la politique internationale de transport aérien « Ciel bleu » du Canada et à la suite de l'annonce par le premier ministre et les chefs de l'UE durant le sommet canado-européen de juin 2007.

Plan Chantiers Canada

Une autre activité clé de cette activité de programme concerne l'élaboration et la mise en œuvre de cadres stratégiques et de programmes de financement visant à orienter les investissements stratégiques dans l'infrastructure de transport, et ce, en vue d'améliorer l'efficacité et la fiabilité du réseau de transport national en réduisant les goulots d'étranglement et la congestion.

Le plan Chantiers Canada (PCC) du gouvernement du Canada, qui a été annoncé en novembre 2007, fournit 33 milliards de dollars au chapitre des investissements d'infrastructure entre 2007 et 2014, au moyen de divers mécanismes de financement, notamment le financement de base des provinces et des territoires, le Fonds de la taxe sur l'essence (FTE), le remboursement de la TPS, le Fonds Chantiers Canada (FCC), le Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers (FPEPF), l'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique (IPCAP) et le Fonds pour les partenariats public privé (Fonds PPP).

Transports Canada est chargé de la gestion et de la mise en œuvre du FPEPF et de l'IPCAP; PPP Canada inc. s'occupe de l'élaboration et de la mise en œuvre du Fonds PPP; Infrastructure Canada est responsable de la gestion et de la mise en œuvre du financement de base provincial-territorial, du FTE et du FCC.

En 2007-2008, Transports Canada a travaillé étroitement avec Infrastructure Canada sur l'élaboration du cadre stratégique et des paramètres de programme du FCC et du financement de base provincial-territorial, surtout en ce qui concerne les catégories de transport admissibles et les accords-cadres d'infrastructure qui régissent la gestion et la mise en œuvre du plan Chantiers Canada. Transports Canada et Infrastructure Canada ont collaboré étroitement avec les provinces et les territoires en vue de négocier les accords cadres et d'établir des priorités de financement dans le cadre de ce plan. À la fin de mars 2008, sept accords-cadres bilatéraux concernant les infrastructures avaient été signés avec les gouvernements provinciaux et territoriaux. Ces accords permettront de recourir à une approche intégrée et coordonnée pour les investissements fédéraux dans chaque province ou territoire.

Les projets qui en découlent, notamment dans les secteurs suivants : routes locales, le réseau routier national principal, les transports en commun, les chemins de fer d'intérêt local, les aéroports régionaux et locaux ainsi que le transport maritime à courte distance. amélioreront l'efficacité et la fiabilité du réseau de transport canadien en renforçant la capacité qui réduit les goulots d'étranglement et la congestion de même qu'au moyen de la réfection des biens actuels afin d'améliorer la durabilité à long terme. Certains des investissements prioritaires qui ont été annoncés sont les suivants : 622 millions de dollars du FCC pour le projet de prolongement de la ligne du métro Toronto York Spadina; 64,2 millions de dollars pour améliorer la capacité et la sécurité au col de Kicking Horse sur la Transcanadienne, en Colombie-Britannique; 25 millions de dollars pour la construction de la première phase du projet d'élargissement à quatre voies de 16 kilomètres sur la route 104 en dehors d'Antigonish, en Nouvelle-Écosse. Pour obtenir plus d'information sur Chantiers Canada, veuillez consulter la page Web suivante : http://www.buildingcanada-chantierscanada.gc.ca/index-fra.html.

Portes et corridors commerciaux

Dans le cadre de Chantiers Canada et en s'inspirant de l'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique, d'un milliard de dollars, qui donne de bons résultats, Transports Canada a annoncé le **Cadre de politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques** et il a élaboré le cadre stratégique et les paramètres de programme du nouveau **Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers** de 2,1 milliards de dollars. Afin de veiller à ce que les fonds fédéraux du FPPF soient orientés de façon stratégique et uniforme, le **Cadre de politique national** servira à guider les décisions d'investissement, en fonction des possibilités géographiques et commerciales ainsi que de celles liées au réseau de transport de chaque région clé. Pour de plus amples informations, vous pouvez consulter la page Web suivante : http://www.tc.gc.ca/Portesetcorridors/Cadredepolitiquenational/politiquenational.html.

Conformément au **Cadre de politique national**, Transports Canada a conclu en 2007 des protocoles d'entente (PE) avec l'Ontario et le Québec pour l'élaboration d'une stratégie sur la **Porte continentale et le corridor de commerce Ontario-Québec** et avec les provinces de l'Atlantique pour l'élaboration d'une stratégie sur la **Porte canadienne de l'Atlantique**. Ces partenariats visent à développer des réseaux de transport de niveau mondial qui sont des catalyseurs pour les échanges commerciaux, la croissance économique et la prospérité. Les PE engagent toutes les parties à travailler de concert avec le secteur privé et les autres intervenants en vue de déterminer les mesures clés de politiques, de réglementation, de fonctionnement et de commercialisation ainsi que les investissements stratégiques d'infrastructure qui renforceront la position concurrentielle du Canada sur le marché mondial en évolution rapide. Pour plus de renseignements, veuillez consulter les pages Web suivantes : http://www.portecontinentale.ca/index2.html et http://www.tc.gc.ca/Portesetcorridors/Atlantique/LaPorteCanadiennedel'Atlantique.html.

Servant à appuyer ces initiatives de collaboration stratégiques et d'infrastructure, le **FPEPF** est un programme fondé sur le mérite qui permettra d'investir dans des projets d'envergure nationale qui soutiennent les échanges internationaux et dans les chaînes d'approvisionnement intégrées en vue de faciliter le transport des marchandises et des personnes entre le Canada et le reste du monde. Afin de prouver qu'il est déterminé à élaborer ces initiatives de portes d'entrée, le gouvernement du Canada a d'abord alloué 400 millions de dollars pour la construction de la nouvelle route d'accès du passage frontalier Windsor-Detroit. **Le Partenariat de transport à la frontière Canada-États-Unis-Ontario-Michigan**, qui a continué à faire avancer l'élaboration d'une stratégie à long terme visant à améliorer la circulation des personnes, des biens et des services à la frontière canado-américaine la plus fréquentée, entre Windsor et Detroit, en est à l'étape finale de l'évaluation environnementale. Pour de plus amples informations, vous pouvez consulter la page Web suivante : http://www.portecontinentale.ca/windsor.html.

En plus de l'élaboration de ces deux nouvelles initiatives de portes d'entrée et de corridors, Transports Canada a fait de nombreux progrès dans la mise en œuvre de l'IPCAP qui a été annoncée pour la première fois par le premier ministre en octobre 2006. À la fin de l'exercice 2007-2008, le gouvernement du Canada, en partenariat avec les quatre provinces de l'Ouest et divers intervenants, a annoncé des projets d'infrastructure valant plus de 2,3 milliards de dollars, notamment des contributions fédérales de plus de 800 millions de dollars. Ces projets comprennent la construction de sauts-de-mouton (route/rail) et l'amélioration de l'accès aux ports et aux installations intermodales afin de favoriser des connexions plus efficaces et intégrées entre les divers modes de transport. Pour plus de détails sur les projets de l'IPCAP, veuillez consulter la page Web suivante : http://www.tc.gc.ca/Portesetcorridors/IPCAP/projets.html.

Une autre réalisation importante est directement liée à l'IPCAP : la fusion des trois administrations portuaires canadiennes (APC) dans le Lower Mainland de la Colombie Britannique : les administrations portuaires de Fraser River, de North Fraser et de Vancouver. Le nouveau port, qui se nomme l'Administration portuaire Vancouver Fraser, est connu comme le « **Port Metro Vancouver** ». On considère que la fusion est un moyen pour les APC de s'adapter à l'évolution de la conjoncture économique et aux répercussions connexes sur le réseau de transport, ce qui rend leur exploitation plus efficace.

Des efforts considérables ont été déployés en vue de faire avancer les dimensions internationales des stratégies de portes d'entrée. Transports Canada, en collaboration avec le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international, a organisé des missions pour les intervenants aux États-Unis et une mission ministérielle pour les services aériens en Chine. Diverses démarches ont également favorisé la coopération entre le public canadien et les organisations privées avec leurs homologues chinois. Transports Canada et l'Agence de promotion économique du Canada atlantique ont organisé une mission ministérielle axée sur la Porte d'entrée de l'Atlantique en Inde afin de créer des occasions pour le commerce international par l'intermédiaire de la Porte canadienne de l'Atlantique. L'ensemble de ces initiatives fait partie d'une démarche à long terme visant à accroître les échanges commerciaux.

Fiducie d'investissement pour les transports en commun
Dans le budget de 2008, le gouvernement a annoncé l'affectation de 500 millions de dollars, dans le cadre de la Fiducie d'investissement pour les transports en commun de 2008, en vue de réduire la congestion, les gaz à effet de serre et les autres émissions. Afin de mettre en place cette fiducie, Transports Canada à collaboré promptement avec les provinces et les territoires pour que les plans concernant certains investissements dans le transport en commun soient annoncés publiquement avant le 31 mars 2008.

Services ferroviaires voyageurs interurbains
Le gouvernement du Canada a également montré son engagement continu envers la revitalisation des services ferroviaires voyageurs interurbains en annonçant en octobre 2007 un engagement financier de 691,9 millions de dollars sur cinq ans pour VIA Rail Canada. Ces fonds accroîtront la durabilité et la fiabilité des services ferroviaires voyageurs au pays et ils permettront d'offrir des services plus fréquents, plus rapides, plus propres et plus sécuritaires dans le corridor Québec-Windsor.

. rojets d'infrastructure de transport

En 2007-2008, Transports Canada a continué de réaliser des projets d'infrastructure à hauteur de 4,5 milliards de dollars, en s'appuyant sur des investissements de 12 milliards de dollars dans des améliorations d'infrastructure dans le cadre de programmes de financement créés avant le PCC, notamment le **Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique** (FCIS), le **Fonds sur l'infrastructure frontalière** (FIF), **l'Entente de l'Outaouais** et le **Programme stratégique d'infrastructures routières** (PSIR).

- Dans le cadre du **FCIS**, Transports Canada a financé des projets de grande envergure ayant une importance majeure à l'échelle fédérale et régionale dans des secteurs qui sont vitaux pour soutenir la croissance économique et accroître la qualité de vie des Canadiens.
- L'infrastructure frontalière est essentielle pour la croissance économique du Canada et ses liens commerciaux avec les États-Unis. Dans le cadre du FIF de 600 millions de dollars, Transports Canada finance des projets qui profitent directement aux Canadiens en réduisant la congestion, en renforçant la capacité de l'infrastructure et en améliorant la sécurité et la sûreté aux passages frontaliers.
- L'**Entente de l'Outaouais** contribue aux améliorations routières dans la province du Québec afin d'augmenter l'efficacité générale, de promouvoir la sécurité et d'encourager le développement régional et industriel ainsi que le tourisme.
- Le **PSIR** a été créé en vue de renouveler et d'améliorer l'infrastructure routière du Canada, en se concentrant sur des projets ayant une portée nationale.

Cession des ports

Le Programme de cession des ports (PCP) permet d'accroître l'efficacité du réseau de transport tout en réduisant les coûts pour les contribuables.

Grâce à la cession des ports à des intérêts locaux, les nouveaux propriétaires peuvent prendre des décisions opérationnelles d'une façon plus adaptée aux besoins locaux, en payant des coûts moindres et en offrant un meilleur service, améliorant ainsi l'efficacité du réseau de transport. Depuis la création de ce programme, 472 (soit 85 p. cent) des ports admissibles ont été cédés, ce qui représente une économie de 531 millions de dollars pour les contribuables canadiens. Le programme a été prolongé jusqu'en 2012 afin de faciliter la cessions d'autres ports régionaux et locaux et de ports en régions éloignées.

Les résultats de l'évaluation et de la vérification du Programme de cession des ports révélaient que le Programme est conforme à l'ensemble des résultats stratégiques du Ministère. Pour plus de détails sur la cession des ports, vous pouvez consulter la page Web suivante : http://www.tc.gc.ca/programmes/ports/inventairestransferts.htm.

Infrastructures aéroportuaires
Un accord sur le loyer de l'aéroport a été conclu avec l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto. C'était la dernière étape de la mise en œuvre de la politique sur le loyer des aéroports, qui vise à trouver un juste équilibre entre un retour équitable pour les contribuables et la viabilité financière et la compétitivité de l'industrie du transport aérien.

Le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) joue un rôle important en termes de contribution à l'efficacité des transports en offrant de l'aide financière aux aéroports non fédéraux pour des projets visant à maintenir ou à renforcer la sécurité, à prolonger la vie des biens aéroportuaires, à réduire les coûts d'exploitation et à accroître l'utilisation de pratiques environnementales durables. En 2007-2008, le PAIA a aidé 31 aéroports en finançant 33 projets, lesquels étaient tous liés directement à la sécurité aérienne. Les fonds annoncés dans le cadre de programme se sont élevés à plus de 43,5 millions de dollars.

Innovation
Les projets de recherche et développement novateurs concernaient notamment les systèmes de transport intelligents (STI). Au cours de l'année, des fonds attribués dans le cadre de la composante des STI du Programme stratégique d'infrastructures routières ont permis d'entreprendre des travaux en ce qui concerne les quelque 20 projets relatifs à la recherche et au développement sur les STI. Ces projets comprenaient les éléments suivants : des technologies visant l'amélioration de l'efficacité des exploitations de véhicules commerciaux; un programme d'études de recherche dans trois centres universitaires d'excellence pour le renforcement de l'expertise et des compétences en matière de STI; des projets liés aux prévisions météorologiques pour le transport routier et à l'information aux voyageurs et des initiatives de recherche sur le transport en commun. Pour plus de détails, vous pouvez consulter la page suivante : http://www.its-sti.gc.ca/fr/menu.htm.

Transports Canada a adopté une approche novatrice en collaborant avec les provinces et les territoires pour l'évaluation de la totalité des coûts du transport au Canada. Ce projet pluriannuel à plusieurs phases a permis de mettre au point un nouvel instrument analytique qui fournit aux dirigeants une estimation détaillée des coûts financiers et sociaux de tous les modes de transport au Canada. Un rapport de synthèse intitulé **Estimations de la totalité des coûts du transport au Canada** offre un aperçu du projet et de ses résultats. À cet effet, vous pouvez consulter le site Web suivant : http://www.tc.gc.ca/pol/fr/aca/etc/menu.htm.

Le Ministère a joué un rôle clé dans le Groupe de travail fédéral-provincial-territorial sur les compétences. Le Groupe de travail sur les compétences a présenté au Conseil des sous-ministres responsables des transports et de la sécurité routière un recueil des initiatives réussies sur les compétences, un rapport sur les tendances en matière de compétences et de pénurie de main-d'œuvre et un diagnostic des questions liées au développement des compétences liées au transport. Le Conseil des sous-ministres et le Ministère ont distribué ces rapports aux intervenants afin de promouvoir la coopération pour la mise en œuvre des recommandations des rapports.

Mesure de rendement

L'efficacité du réseau de transport peut être mesurée en fonction de la productivité totale des facteurs, des prix des transports, de la production et des résultats financiers de certains transporteurs ou groupes de transporteurs.

Transports Canada établit un indicateur de la productivité totale des facteurs pour chaque mode en tenant compte d'éléments comme les frais de main-d'œuvre et de carburant et les dépenses d'investissement. Les indicateurs de la productivité totale des facteurs (PTF) proviennent des données recueillies par Transports Canada ou fournies pas Statistiques Canada ou d'autres sources fiables. Selon les données les plus récentes, en 2006, la mesure de la PTF de Transports Canada à augmenté de 2,5 p. cent dans l'industrie du transport ferroviaire des marchandises (compagnies de classe I) en raison de gains de productivité du travail, mais elle a reculé de 1,9 p. cent dans l'industrie du transport aérien à cause de facteurs tels l'augmentation du prix du carburant et le matériel vieillissant. Toutefois, la PTF a augmenté de 9,6 p. cent l'année précédente dans ce même secteur. La PTF a augmenté de 0,1 p. cent chez VIA Rail principalement en raison du rendement accru du carburant, mais elle a connu une baisse de 0,5 p. cent dans le transport en commun à cause de la diminution du rendement des immobilisations et du carburant. La productivité dans les secteurs du camionnage et du transport maritime n'a pas pu être estimée à cause de problèmes de données.

La productivité totale des facteurs (PTF) dans le secteur du transport a pris une grande avance sur celle du secteur des entreprises au cours des 20 dernières années. La déréglementation de l'industrie et les avancées technologiques ont contribué à ces gains dans une large mesure. Cependant, la congestion dans le réseau de transport et l'étalement urbain menacent de miner les gains en productivité réalisés au fil des ans dans le secteur du transport au Canada. Alors que la PTF du secteur des entreprises est restée stable au cours de cette période, la productivité du transport ferroviaire des marchandises a doublé et la productivité du transport aérien, du transport ferroviaire voyageurs interurbain et du transport par camion a presque doublé sur une période de 20 ans.

Dans son rapport annuel, **Les Transports au Canada 2007** (http://www.tc.gc.ca/pol/fr/rapport/anre2007/index.html), Transports Canada a constaté que les prix du transport ferroviaire des marchandises ont augmenté de 3,5 p. cent en 2006 par rapport à 2005. Les autres secteurs ont également connu une hausse des prix : 3,6 p. cent dans le secteur du transport aérien, 5,5 p. cent chez VIA Rail et 1,4 p. cent dans les transports en commun. L'augmentation des coûts du carburant continue d'exercer une pression sur les prix imposés aux passagers et aux expéditeurs. En dépit de ces hausses de prix, la production (que l'on mesure en général en voyageurs-kilomètres ou en tonnes-kilomètres) a également augmenté en 2006.

La production a progressé de 3,6 p. cent dans le secteur du transport ferroviaire des marchandises, de 5,3 p. cent dans l'industrie du transport aérien, de 3,2 p. cent dans les transports en commun. Toutefois, elle a reculé de 1,3 p. cent chez VIA Rail. Les résultats financiers de certains transporteurs ou groupes de transporteurs sont également surveillés par Transports Canada, qui calcule un ratio d'exploitation ou un ratio de recouvrement des coûts (dans le cas des transporteurs qui bénéficient de subventions publiques comme VIA Rail et les sociétés de transport en commun) pour les projets de transport dont il assure la surveillance. Ces données peuvent être examinées dans l'addenda statistique du rapport annuel, que vous pouvez consulter à la page Web suivante : http://www.tc.gc.ca/pol/fr/rapport/anre2007/9_Addendum.html.

Avantages pour les Canadiens

Les efforts déployés au moyen de politiques de programme et d'infrastructure à l'appui d'un cadre de marché, en vue d'avoir un réseau de transport efficace qui contribue à la croissance économique et à l'atteinte des objectifs commerciaux du Canada, se sont traduits par des avantages concrets pour les Canadiens. Le réseau de transport du Canada évolue dans la bonne direction avec les améliorations apportées aux textes de loi habilitants, au cadre de réglementation, les investissements dans les portes et les corridors, l'appui aux infrastructures de transport et les projets en partenariat avec des intervenants externes.

Transports Canada collabore avec d'autres organisations publiques et privées, des universités et des organisations non-gouvernementales à l'amélioration de la souplesse et du rendement du réseau de transport canadien au moyen d'initiatives concernant l'innovation, la recherche et le développement, les applications technologiques et le perfectionnement des compétences.

Leçons apprises

La dépendance du Canada vis-à-vis du commerce influe directement sur la prospérité et le bien-être du pays; et le gouvernement du Canada joue un rôle de leadership clé dans la mise en place d'un réseau de transport intégré qui relie les importateurs et les exportateurs aux principaux corridors de transport et aux portes d'entrée. En tant que pays exportateur, le Canada a besoin d'un réseau de transport national intégré et efficace qui appuie et favorise le commerce, plus particulièrement vers les nouveaux marchés. Transports Canada contribue à assurer des liens efficaces et harmonieux entre les divers modes de transport dans le but de promouvoir l'avantage concurrentiel du Canada dans le domaine des transports par rapport aux autres pays.

2.2 Résultat stratégique : Un réseau de transport sécuritaire et sûr qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté

Activité de programme	Ressources financières (en milliers de dollars)			Ressources humaines (équivalents temps plein – ETP)		
	Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	Effectif prévu	Effectif réel	Écart
Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation à l'appui d'un réseau de transport sécuritaire et sûr	641 525 $	663 420 $	566 177 $	4 169 ETP	3 999 ETP	170 ETP

2.2.1 Activité de programme : Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation à l'appui d'un réseau de transport sécuritaire et sûr

Dans un monde interdépendant et souvent non protégé, Transports Canada veille à l'établissement d'un réseau de transport sécuritaire et sûr qui contribue aux objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté. Un réseau sécuritaire et sûr protège les personnes contre les actes de terrorisme, les accidents et l'exposition aux marchandises dangereuses, il permet le mouvement efficace des personnes et des marchandises et il protège l'environnement contre la pollution. Il s'agit d'un élément essentiel pour avoir une population en santé, une haute qualité de vie et une économie prospère.

L'activité de programme liée à ce résultat stratégique vise les politiques, la réglementation, la surveillance et l'application de la loi ainsi que la sensibilisation à l'appui d'un réseau de transport sécuritaire et sûr. Dans tous les secteurs et les modes de transport, Transports Canada appuie un réseau de transport sécuritaire et sûr au moyen de l'élaboration de lois, de règlements et de normes à l'échelle nationale de même que d'activités de surveillance, d'essai, d'inspection, d'application de la loi, d'éducation et de perfectionnement afin de promouvoir la sécurité et la sûreté.

Réalisations

Voici certaines des réalisations du Canada dans le cadre de cette activité de programme : systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté, harmonisation de la législation et de la réglementation, Partenariat nord-américain pour la sécurité et la prospérité, collaboration, sûreté du fret aérien, Programme de protection des passagers, Sûreté-Transit et sûreté maritime.

Systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté
En avril 2007, le Ministère a adopté l'orientation stratégique suivante : **Allons de l'avant – Changer la culture de sécurité et sûreté – Orientation stratégique pour une gestion de la sécurité et de la sûreté**, qui décrit non seulement un changement d'orientation, mais une véritable transformation en profondeur du Ministère. La mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté (SGS/SGSu) est un effort coordonné entre les groupes de l'aviation, du transport maritime et du transport ferroviaire ainsi que de la sécurité et de la sûreté. La mise en œuvre de ces systèmes va faire passer le Ministère d'un rôle d'inspection à un rôle de surveillance, de vérification et de supervision. Pour plus d'information sur les SGS/SGSu, veuillez consulter la page Web suivante : http://www.tc.gc.ca/sstc/PlanStrategique/menu.html .

Les paragraphes ci-après montrent comment Transports Canada met les SGS/SGSU en pratique :

- Conformément à sa vision, Transports Canada vise à implanter des SGS dans toutes les organisations d'aviation civile réglementées d'ici 2010. Des documents d'orientation pour les grands et petits exploitants ont été publiés en 2007-2008. Pour plus de précisions, veuillez consulter la page site Web suivante : http://www.tc.gc.ca/aviationcivile/SGS/oeuvre.htm .
- Transports Canada a travaillé en collaboration avec l'industrie maritime afin de cerner les possibilités de promouvoir les systèmes de gestion de la sécurité et de continuer à améliorer le régime de sécurité et de sûreté maritime au Canada. En 2007-2008, la Sécurité maritime a entrepris l'élaboration d'un programme national de gestion de la sécurité. En vertu de ce régime, on peut déléguer à des personnes ou à des organisations qualifiées certaines fonctions prévues par la loi qu'exercent actuellement des inspecteurs de la Sécurité maritime de Transports Canada, notamment les inspections de navires et la délivrance de documents maritimes canadiens.
- Le Règlement sur les systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire (SGSF), qui est entré en vigueur le 31 mars 2001, exige que les compagnies de chemin de fer assujetties à la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (LSF) mettent en œuvre et maintiennent des SGS. La supervision de la mise en œuvre des SGS dans l'industrie ferroviaire est effectuée au moyen de vérifications de la sécurité ferroviaire.
- Le Ministère a mené des projets de recherche dans les domaines de la sûreté aérienne, maritime et ferroviaire, notamment un exercice d'analyse comparative visant à évaluer l'état de préparation de l'industrie concernant l'adoption d'une approche de SGSu. Vingt-et-un partenaires de projet ont participé aux recherches. Des séances d'information et de sensibilisation ainsi que des séances de collecte d'informations ont été données dans tous les secteurs avec des intervenants internes et externes. Les mesures prises et les progrès réalisés en 2007-2008 appuient directement le résultat prévu du Ministère d'un « engagement amélioré de l'industrie afin d'adopter les SGSu ». En outre, la communauté internationale a participé très activement au projet, ce qui montre que le concept cadre bien avec les pratiques et les plans internationaux.

Initiatives législatives et réglementaires
Dans le cadre de cette activité de programme, les cadres de réglementation sont établis et ils prévoient l'utilisation de politiques, de lignes directrices, de règlements et de normes afin de promouvoir la sécurité et la sûreté pour les Canadiens et les voyageurs au Canada de même que dans l'industrie du transport. Vous trouverez ci-après les réalisations rattachées aux initiatives réglementaires :

- Le 1er juillet 2007, la **Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada** (LMMC 2001) a remplacé la **Loi sur la marine marchande du Canada** (LMMC) comme principal texte de loi régissant la sécurité du transport maritime et de la navigation de plaisance ainsi que la protection du milieu marin. Onze règlements sont entrés en vigueur en même temps que la Loi.
- En décembre 2006, le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités a annoncé l'examen de la **Loi sur la sécurité ferroviaire** (LSF). En mars 2008, le rapport du comité consultatif intitulé : **Renforcer les liens : un engagement partagé pour la sécurité ferroviaire**, a été rendu public. Les premières étapes de la mise en œuvre des quelque 50 recommandations visant l'amélioration de la sécurité ferroviaire sont en cours, et un nouvel organisme consultatif sur la sécurité ferroviaire a été créé, soit le Comité consultatif sur l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire (CCSF). Voir le site web suivant : http://www.tc.gc.ca/SSTC/RSA_Review-Examen_LSF/RapportFinal/chapitre1.htm.

Harmonisation de la réglementation
Transports Canada, en sa qualité d'organisme réglementaire important, s'est engagé à appliquer la Directive du Cabinet sur la rationalisation de la réglementation. Un niveau élevé d'efficacité de la réglementation sera atteint grâce à l'adoption et à la reconnaissance mutuelle de normes internationales et à l'application de la réglementation d'autres niveaux de gouvernement.

Transports Canada déploie des efforts d'harmonisation dans les domaines suivants :

- Afin de réduire le risque de collisions entre les avions dans l'espace aérien canadien, les aéronefs commerciaux seront équipés d'un système anticollision embarqué qui est conforme aux exigences de la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis.
- Les périodes de validité de la plupart des certificats médicaux canadiens respecteront les périodes de validité des documents d'aviation similaires de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Cette mesure contribuera à l'harmonisation des normes de sécurité liées à la délivrance des licences et permis des pilotes canadiens.
- Transports Canada a également renouvelé et actualisé l'arrangement subsidiaire en matière de sûreté avec la United States Coast Guard, en ajoutant des dispositions visant à harmoniser et à faciliter les mouvements des petits bâtiments à passagers. Ces modifications permettront de réduire les risques liés au réseau de transport du Canada; de faire reconnaître davantage le rôle de leadership du Canada au chapitre de la sûreté maritime; d'augmenter la capacité de fournir des programmes souples et proactifs; de simplifier et d'harmoniser davantage les programmes de sûreté maritime internationaux; et d'augmenter la confiance du public dans la sécurité et la sûreté du réseau de transport.

- Un protocole de coopération a été conclu avec le U.S. Department of Transportation's National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), et des travaux sont en cours en vue d'harmoniser les règlements sur la sécurité des véhicules automobiles, de promouvoir une plus grande harmonisation internationale des exigences techniques, de coordonner la recherche sur la réglementation, d'élaborer des plans et de mener des analyses conjointes en vue d'aider à l'élaboration de règlements sur la sécurité des véhicules automobiles.

Partenariat pour la sécurité et la prospérité
La sûreté du transport est une composante clé du Partenariat pour la sécurité et la prospérité (PSP). En 2007, Transports Canada a continué de collaborer efficacement avec les intervenants canadiens de même qu'avec les États-Unis et le Mexique en vue d'élaborer et de mettre en œuvre des stratégies sur la sûreté du transport en Amérique du Nord visant notamment la sûreté du transport aérien, la sûreté maritime, la préparation aux situations d'urgence et la protection des infrastructures essentielles.

- Des progrès ont été accomplis relativement à l'harmonisation des normes de sûreté relatives au transport aérien en Amérique du Nord grâce aux travaux effectués en collaboration avec les États-Unis et le Mexique dans le cadre d'une initiative qui permettra de trouver diverses solutions pour éliminer le réexamen des bagages de soute – un résultat clé du PSP.
- Dans le cadre du PSP, la U.S. Pipeline and Hazardous Materials Administration a autorisé en octobre 2007 l'utilisation de citernes et de conteneurs répondant aux spécifications de Transports Canada, c.-à-d. les citernes routières, à titre d'équivalents aux citernes et conteneurs américains. Cette mesure établira des règles uniformes pour les fabricants et les expéditeurs de conteneurs dans les deux pays, ce qui représente une décision fort importante pour les fabricants canadiens dans la mesure où elle maintiendra leur position concurrentielle.

Collaboration
Transports Canada collabore avec l'Association canadienne de normalisation (CSA) à l'élaboration d'une nouvelle norme CSA pour la conception, la fabrication et l'utilisation au Canada de citernes amovibles en fonction des plus récentes recommandations de l'Organisation des Nations Unies (ONU) sur le transport des marchandises dangereuses. Cette norme permettra d'harmoniser les exigences du Canada avec les exigences internationales en matière de transport des marchandises dangereuses dans des citernes amovibles. En plus de favoriser l'harmonisation de la réglementation de façon à atteindre ses objectifs en matière de sécurité et de sûreté, Transports Canada collabore avec de nombreux intervenants de l'industrie, de gouvernements et de la collectivité de la recherche et du développement ainsi qu'avec des partenaires nationaux et internationaux clés aux activités suivantes :

- **Protéger une société ouverte : la politique canadienne de sécurité nationale** (avril 2004) http://www.securitepublique.gc.ca/pol/ns/secpol04-fra.aspx.
- Améliorer les services du renseignement et l'échange du renseignement de sécurité avec divers intervenants et partenaires liés à l'industrie du transport, tant à l'échelle nationale que régionale.

- Travailler aux plans de sûreté du transport en vue des Jeux Olympiques de 2010 à Vancouver-Whistler.

Sûreté du fret aérien
Transports Canada a conçu et testé diverses mesures d'amélioration pour la sûreté du fret aérien en ce qui concerne la sûreté des chaînes d'approvisionnement et le contrôle du fret aérien qui sont conformes aux meilleures pratiques internationales.

Des produits de communication et des séances d'information sont en voie d'élaboration afin de mieux sensibiliser les intervenants et de les inciter à participer davantage de façon volontaire aux projets pilotes visant la sûreté du fret aérien. Pour plus d'information sur la sûreté du fret aérien, veuillez visiter le site web suivant : http://www.tc.gc.ca/Vigilance/acs-sfa/suretedefret/accueil/index.shtml.

Programme de protection des passagers
En juin 2007, Transports Canada a mis en œuvre le Programme de protection des passagers. Le programme vise à interdire aux passagers qui, selon une évaluation, sont susceptibles de représenter une menace immédiate pour la sûreté aérienne d'embarquer à bord d'un aéronef. Pour plus d'information sur le Programme de protection des passagers, veuillez consulter la page Web suivante : http://www.passengerprotect.gc.ca/accueil.html.

Sûreté-Transit
La sûreté du transport ferroviaire de passagers et du transport urbain a été améliorée grâce à l'investissement dans Sûreté-Transit, un programme de contributions triennal de sûreté du transport ferroviaire voyageurs et du transport en commun au Canada, ciblant les exploitants de trains de banlieue et de transport en commun à haut risque afin d'accélérer la mise en œuvre de mesures de sûreté nouvelles et immédiates. En vertu de ce programme, 278 projets ont été approuvés pour un financement total de 77 millions de dollars.

Sûreté maritime
La sûreté des ports et des installations maritimes du Canada a été considérablement renforcée dans le cadre du **Programme de contribution pour la sûreté maritime**, un engagement de 115 millions de dollars visant à aider les ports et d'autres installations maritimes à accroître la sûreté. En 2007, le programme a été élargi afin d'étendre l'admissibilité aux exploitants de traversiers canadiens pour une période de deux ans.

Depuis la mise en œuvre du **Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime** (PHSTM), environ 8 626 demandes d'habilitation ont été traitées, ce qui permet de maintenir l'intégrité des principaux ports et installations maritimes canadiens.

L'investissement effectué par Transports Canada dans le secteur de la sûreté maritime au moyen de la création des **Centres des opérations de la sûreté maritime** (COSM) favorise une meilleure coordination entre les partenaires. Il permet aussi de fournir aux collectivités de la sûreté, de l'application de la loi et des premiers intervenants une connaissance accrue des menaces maritimes. Des COSM ont été créés sur les côtes de l'Atlantique et du Pacifique.

En février 2008, le gouvernement du Canada a annoncé qu'il allait investir un montant de 74,5 millions de dollars sur 5 ans, dont une somme de 20 millions a déjà été allouée, en vue d'établir un COSM permanent pour les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent.

Mesure de rendement
Pour comprendre les résultats atteints par Transports Canada au chapitre de la sécurité et de la sûreté, il faut tenir compte d'un certain nombre de facteurs. Par exemple, les efforts du Ministère en vue de créer un réseau de transport sûr et sécuritaire se reflètent par la perception qu'ont les Canadiens de la sécurité globale du transport de passagers. Une proportion importante de Canadiens, 96 p. cent, ont indiqué qu'ils avaient une confiance modérée à élevée dans la sécurité du système de transport aérien du Canada. Le même pourcentage de Canadiens (96 p. cent) considèrent également que le réseau de transport maritime et le réseau de transport ferroviaire sont de modérément à très sûrs et sécuritaires. Quant au réseau de transport routier, 92 p. cent des membres du grand public considèrent qu'il est modérément ou très sûr et sécuritaire. Les données sur la sécurité qui suivent ont été extraites du dernier rapport annuel de Transports Canada et elles sont des indicateurs de l'incidence de Transports Canada sur la sécurité et la sûreté du système de transport.

Par exemple en 2007 :

- Il y a eu 7,1 p. cent d'accidents d'avion de plus (255) qu'en 2006 (238). Le taux d'accidents en 2007 (données préliminaires) a été de 5,8 p. cent par tranche de 100 000 heures de vol, ce qui est pratiquement identique au taux de 5,7 p. cent enregistré en 2006, mais inférieur à la moyenne quinquennale de 2002 à 2006 qui a été de 6,2 p. cent. Il y a eu 42 victimes d'accidents d'avion contre 47 en 2006.
- Il y a eu 3,5 p. cent d'accidents ferroviaires rapportés en moins (1 330) par rapport à 2006 (1 378). Il y a eu également moins de victimes d'accidents ferroviaires, soit 86 contre 94 en 2006.
- Un nouveau plancher a été atteint pour la quatrième année consécutive, en ce qui concerne le nombre d'accidents maritimes mettant en cause des bâtiments canadiens (392). Ce chiffre a représenté une réduction de l'ordre de 9,4 p. cent par rapport à la moyenne de 2002-2006.
- Selon les dernières statistiques disponibles au sujet des accidents de la route qui ont fait des victimes (2006), il y a eu peu de changement par rapport à 2005 (-2,2 p. cent), alors que le nombre de victimes a diminué de 0,4 p. cent et que le nombre de blessés a baissé de 2,5 p. cent.

Pour plus d'information sur l'état des transport au Canada, veuillez consulter la page Web suivante : http://www.tc.gc.ca/pol/fr/rapport/anre2007/3_securitie.html.

Avantages pour les Canadiens
Les efforts déployés pour établir un réseau de transport sûr et sécuritaire ont rapporté des avantages tangibles aux Canadiens. Une très grande majorité de Canadiens ont pleine confiance dans leur réseau de transport. Ce réseau représente une force essentielle qui est le moteur de la prospérité économique future du pays et de ses habitants. Les Canadiens bénéficient également du fait que la sécurité est une composante inhérente de toutes les propositions de projet appuyées par le Ministère.

Leçons apprises

L'une des leçons apprises par la mesure du rendement de cette activité de programme réside dans le fait que la sécurité et la sûreté sont interdépendants et intrinsèques à d'autres résultats stratégiques et activités de programme. Par exemple, la sécurité représente une composante inhérente à tous les projets d'infrastructure de transport. Les vérifications de sécurité permettent de déceler les risques au sein du réseau de transport actuel ou des projets de construction éventuels. Compte tenu de l'interdépendance du réseau de transport, les projets de construction d'infrastructure au Canada sont conçus de manière à assurer non seulement la sécurité du projet à l'étude, mais aussi de manière à tenir compte des aspects préoccupants dans le réseau environnant.

Transports Canada continue de favoriser la sensibilisation, de mobiliser le public et les intervenants ainsi que d'accroître sa capacité de leadership dans le secteur des systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté, ce qui influe également sur notre capacité de fournir des programmes proactifs et bien adaptés permettant de réduire les risques pour le réseau de transport. En collaboration avec nos partenaires, nous augmentons notre capacité d'établir et de mettre en œuvre de nouveaux régimes de sécurité et de sûreté en vue non seulement de maintenir, mais également d'accroître la sécurité et la sûreté du public voyageur et des marchandises transportés au moyen de divers modes de transport. Il s'agit là d'un aspect seulement d'un changement culturel de plus grande envergure qui ne pourra être réalisé qu'à long terme.

2.3 Résultat stratégique : un réseau de transport respectueux de l'environnement qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable

Activité de programme	Ressources financières (en milliers de dollars)			Ressources humaines (effectif temps plein – ETP)		
	Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	Prévus	Réels	Écart
Politiques et programmes à l'appui du développement durable	125 013 $	242 318 $	145 529 $	278	287	9 ETP

2.3.1 Activités de programme : politiques et programmes à l'appui du développement durable

Le troisième résultat stratégique de Transports Canada est un réseau de transport respectueux de l'environnement qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable. Dans le cadre de cette activité de programme, le Ministère élabore et met en œuvre des programmes et des politiques visant à protéger l'environnement naturel et à mettre en place un réseau de transport plus durable au Canada.

Cette activité de programme vise à augmenter l'utilisation de l'infrastructure de transport durable dans les collectivités; à améliorer le rendement du carburant et à réduire les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre du transport de marchandises; et à améliorer le rendement du carburant et à réduire les émissions du parc de véhicules personnels.

Réalisations
Les réalisations de cette catégorie comprennent la réglementation, les accords volontaires, la stratégie écoTRANSPORTS, écoMOBILITÉ, écoTECHNOLOGIE, écoAUTO, écoMARCHNADISES et le Programme national de surveillance aérienne..

Réglementation
Le gouvernement s'est engagé à réglementer la consommation du carburant pour les voitures et les camions légers neufs qui seront vendus au Canada à compter de l'année modèle 2011. Le gouvernement a annoncé, dans une déclaration d'intention, qu'il réglementerait la consommation du carburant dans le cadre de la **Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles**. Le gouvernement du Canada a signé un protocole de coopération avec les États-Unis le 26 avril 2007 afin de partager des renseignements sur la consommation du carburant. Des consultations informelles sur l'élaboration de règlements ont été effectuées tout au long de 2007 et des consultations officielles ont eu lieu entre le 17 janvier 2008 et le 15 mars 2008.

Le Ministère veillera aussi à ce que les normes internationales sur les émissions, qui seront élaborées par les organisations internationales qui ont le mandat de s'occuper des émissions du transport maritime et aérien, soient étudiées au niveau national. Dans le secteur maritime, le gouvernement adopte les normes internationales actuelles établies par l'Organisation maritime internationale (OMI) pour le contrôle des émissions de polluants atmosphériques par les navires. En 2007-2008, Transports Canada a commencé la rédaction des règlements de la **Loi de 2001 sur la marine marchande** et il participe au travail de l'OMI sur les gaz à effet de serre. Le gouvernement appuie aussi l'élaboration de normes internationales et de pratiques recommandées, avec l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), au sujet des émissions provenant du secteur du transport aérien. En 2007-2008, Transports Canada a participé à un nouveau groupe sur l'aviation internationale et le changement climatique créé au sein de l'OACI.

Accords volontaires
Transports Canada s'emploie à conclure avec un certain nombre d'associations du secteur des transports des accords volontaires et des protocoles d'entente afin de promouvoir davantage la réduction des émissions.

Par exemple, un protocole d'entente volontaire a été signé en mai 2007 avec l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) afin de lutter contre les émissions des principaux contaminants atmosphériques (PCA) et des gaz à effet de serre des locomotives exploitées par les chemins de fer canadiens au Canada. Le premier rapport annuel dans le cadre du protocole d'entente peut être consulté à :
http://www.tc.gc.ca/programmes/Environnement/ecomarchandises/ententesvolontairesferroviaire-fra.htm.

Programmes
Transports Canada joue un rôle clé dans le changement climatique et l'amélioration de la qualité de l'air en ce qui concerne le transport. En vertu de la stratégie

écoTRANSPORTS, le Ministère versera plus de 100 millions de dollars pour financer les nouvelles initiatives de transport écologique.

Le programme **écoMOBILITÉ** de 10 millions de dollars vise à collaborer avec les municipalités pour réduire les émissions provenant du transport urbain de passagers en encourageant les navetteurs à choisir le transport en commun ou tout autre mode de transport durable. Il s'agit d'aider à établir des programmes, des services et des produits qui améliorent les options de transport durable, comme le transport en commun, le covoiturage, le vélo et la marche, dans les régions urbaines. Pour plus d'information veuillez consulter l'adresse suivante : http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/ecomobilite/menu-fra.htm.

Le programme **écoTECHNOLOGIE pour les véhicules (éTV)** permet de tester et de promouvoir les technologies écologiques de pointe pour les véhicules tout en établissant des partenariats avec l'industrie automobile pour supprimer les obstacles éventuels à l'adoption de nouvelles technologies au Canada. Le programme vise à accélérer l'adoption des technologies de pointe qui réduisent les émissions de gaz à effet de serre, les polluants et la consommation de carburant du parc canadien de véhicules légers. Dans le cadre du programme, on a présenté des véhicules et des technologies lors d'événements organisés dans tout le pays et on a donné ainsi à plus de 20 500 Canadiens des renseignements sur les technologies environnementales de pointe pour les véhicules. Afin d'obtenir plus d'information sur le programme, consultez l'adresse suivante : http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/etv/menu-fra.htm.

Le **Programme de remise écoAUTO** encourage les Canadiens à acheter ou louer à long terme (pour 12 mois ou plus) des nouveaux véhicules éconergétiques en offrant des remises de 1 000 à 2 000 de dollars pour l'achat ou la location de véhicules plus éconergétiques qui satisfont aux critères établis. Pour de plus amples renseignements, consultez le site Web à l'adresse suivante : http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/ecotransports/ecoauto.htm.

Le programme **écoMARCHANDISES** vise à atténuer les effets du transport des marchandises sur l'environnement et la santé par l'adoption accélérée de technologies visant à réduire les émissions. Il y avait une forte demande pour le **Programme d'incitatifs pour les technologies de transport des marchandises** et le **Fonds de démonstration des technologies de transport des marchandises** de la part de tous les modes de transport et de toutes les régions. Pour plus d'information sur ces initiatives, consultez l'adresse suivante : http://www.ecoaction.gc.ca/ecotransport/ecofreight-ecomarchandises-fra.cfm.

Surveillance aérienne
Transports Canada s'emploie à protéger le milieu marin et la santé des Canadiens en réduisant la pollution des eaux qui provient du transport maritime. Le Programme national de surveillance aérienne (PNSA) est le principal outil de détection de la pollution causée par les navires dans les eaux territoriales canadiennes. Le nombre d'heures de patrouille a augmenté de 97 p. cent, passant de 1 307 heures en 2003-2004 à 2 578 heures en 2007-2008. Deux des trois aéronefs de surveillance de la pollution ont été modernisés avec du matériel de pointe, ce qui a renforcé la capacité de détection, d'enquête et de collecte de preuves. Pour plus de détails sur le programme et sur d'autres initiatives concernant la santé des océans à Transports Canada, consulter : http://www.tc.gc.ca/medias/communiques/nat/2007/07-h185f.htm.

Mesure de rendement
Pour mesurer le progrès vers un réseau de transport durable, on fait notamment le suivi des tendances dans les secteurs clés, comme le niveau d'émissions de gaz à effet (GES) de serre et le niveau des polluants atmosphériques produits par le secteur des transports, entre autres. En ce qui a trait aux tendances des émissions de GES, le transport est la deuxième source en importance de ces émissions au Canada, représentant 26 p. cent du total des émissions de GES. Du total des émissions des transports en 2006, les émissions des véhicules à passagers routiers représentaient 46 p. cent et les émissions du transport routier des marchandises représentaient 24 p. cent.

Les émissions de GES des véhicules passagers routiers ont augmenté d'environ 17,6 mégatonnes (Mt), soit 25 p. cent entre 1990 et 2006, alors que les émissions des véhicules routiers de transport des marchandises ont augmenté de 17,2 Mt, soit 60 p. cent durant la même période. À titre de comparaison, entre 1990 et 2006, les émissions des secteurs du transport aérien et du transport maritime intérieurs ont augmenté, respectivement de 2,0 Mt et 0,8 Mt (31 p. cent et 16 p. cent), alors que les émissions du transport ferroviaire ont baissé de 1 Mt, soit 14 p. cent.

Alors que les émissions de GES du secteur des transports continuent d'augmenter en général, les émissions de polluants atmosphériques, comme les fines particules, les oxydes de soufre, les oxydes d'azote et les composés organiques volatils enregistrent une baisse soutenue grâce aux initiatives de réglementation et au renouvellement du parc de véhicules.

D'autres données sont fournies dans le rapport annuel de 2007 sur le transport au Canada, sur le site Web suivant : http://www.tc.gc.ca/pol/fr/rapport/anre2007/4_environnement.html.

Avantages pour les Canadiens
Les efforts déployés dans le cadre de l'Activité de programme portaient surtout sur l'élaboration et la mise en œuvre de programmes et de politiques visant à protéger l'environnement naturel et à mettre en place un réseau de transport plus durable au Canada. Ainsi, les Canadiens pourront bénéficier d'un réseau de transport dont les émissions de GES et de polluants atmosphériques sont réduites et qui les protège des rejets de polluants provenant des transports.

Leçons apprises

Afin de mieux mesurer les avantages que tireront les Canadiens des programmes de Transports Canada, le Ministère a énoncé clairement les résultats prévus ainsi que la façon dont ceux-ci seront atteints et comment ils permettront de réduire les polluants atmosphériques et les GES. Les résultats de ces programmes seront mesurés au moyen d'indicateurs tels le nombre et les types de technologie qui ont été achetés et installés dans l'ensemble du réseau et le nombre d'organisations qui se sont engagées à réduire leurs émissions.

Une approche renforcée en matière de mesure du rendement permet de surveiller avec une plus grande précision les projets de transport durable qui sont financés dans le cadre des programmes du Ministère et de déterminer jusqu'à quel point ces projets encouragent le recours à des technologies éconergétiques et à des pratiques exemplaires dans le secteur des transports.

Cette approche favorisera également la production en temps opportun de rapports plus transparents et plus précis sur les résultats du programme dans le cadre du Programme de l'air pur du gouvernement du Canada.

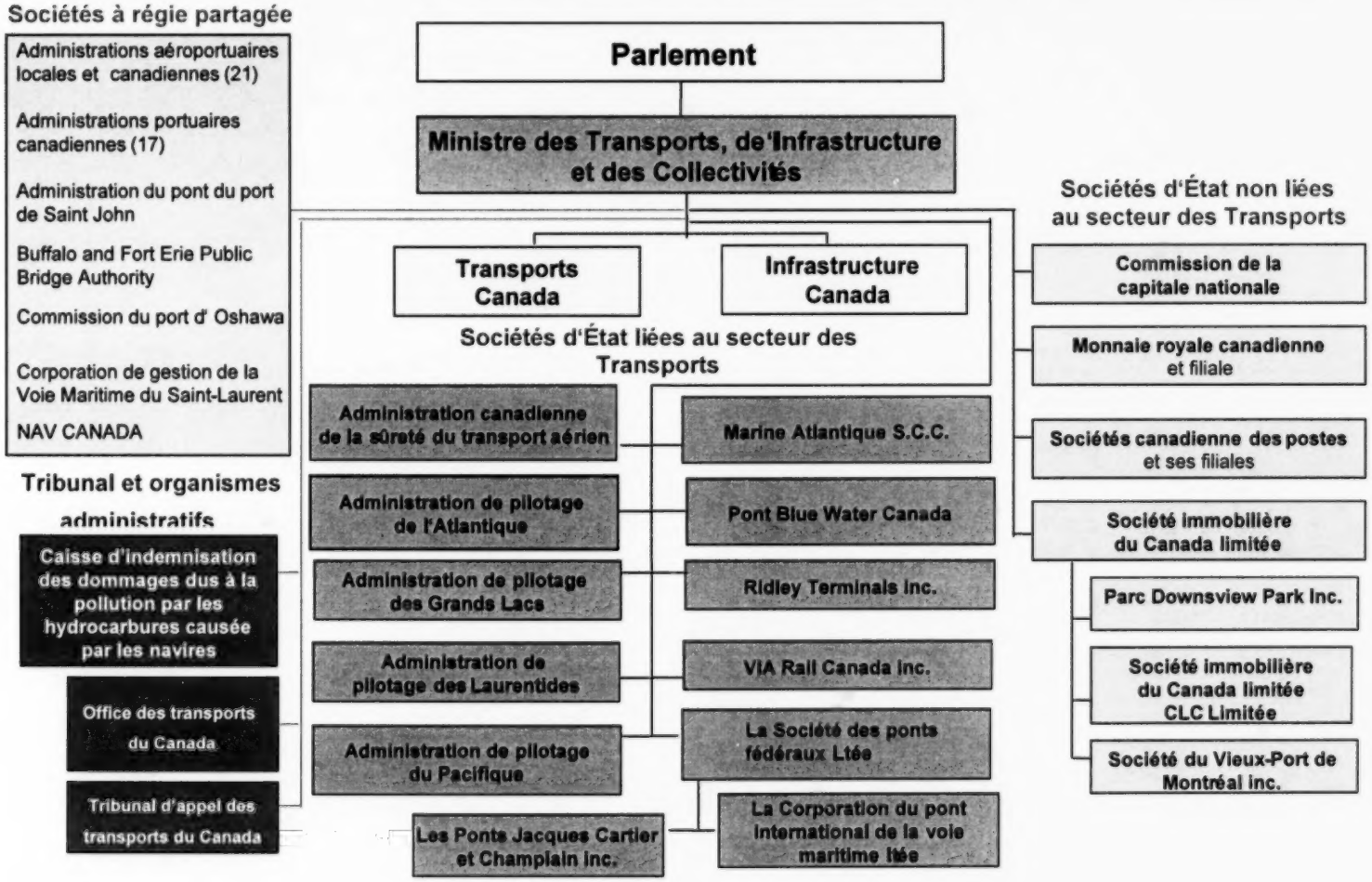
Une leçon apprise au cours de la définition de l'approche en matière de mesure du rendement est l'importance que revêt la collecte de données pertinentes dans tous les modes de transport pour appuyer les méthodes de mesure du rendement.

SECTION III – RENSIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

3.1 Information organisationnelle

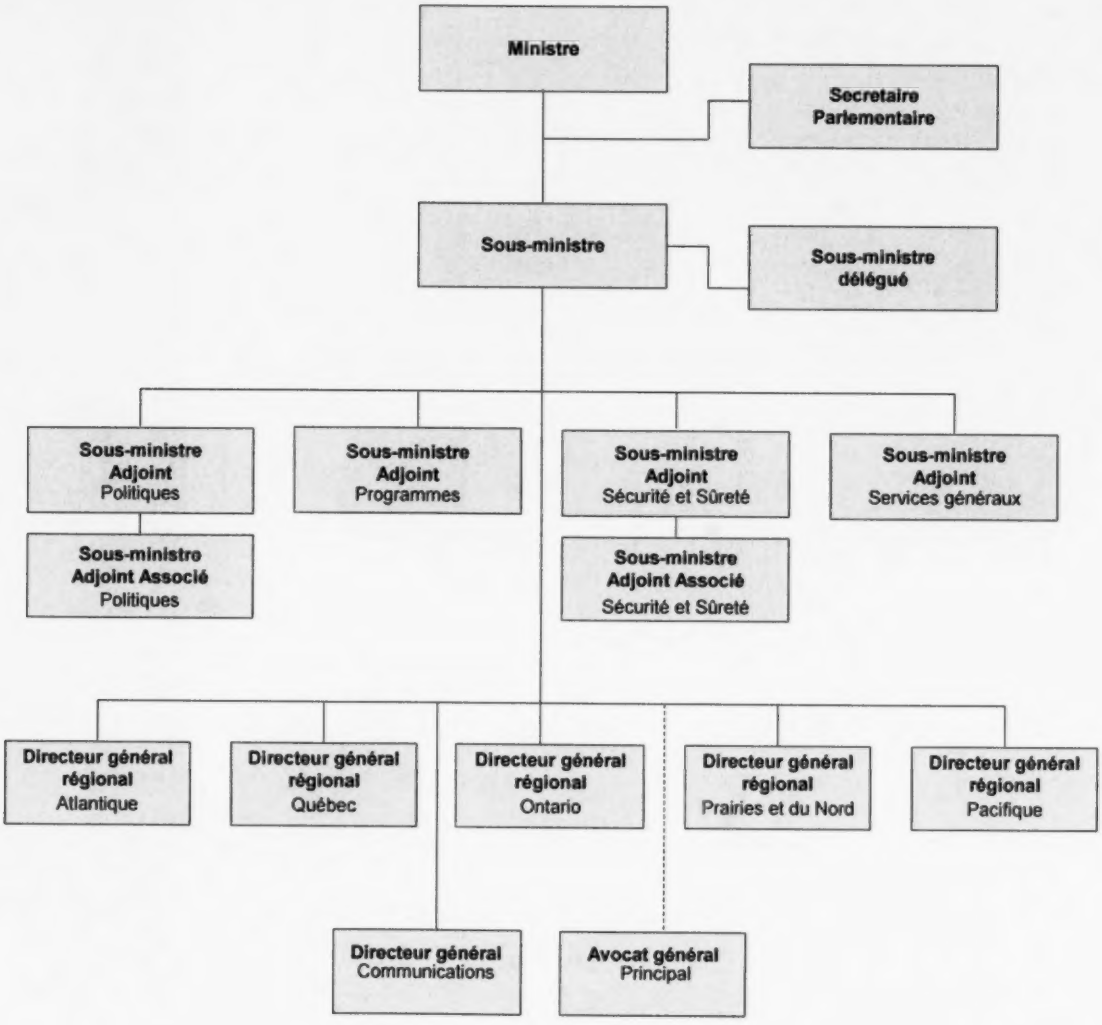
Depuis la création du portefeuille en février 2006, des mesures ont été prises pour optimiser les synergies et améliorer la coordination des activités. En août 2006, Transports Canada et Infrastructure Canada ont a été placé sous la responsabilité d'un seul sous-ministre. Un comité conjoint des deux ministères a été créé afin d'élaborer le nouveau plan d'infrastructure Chantiers Canada du gouvernement du Canada. Un nombre d'initiatives de planification communes ont été introduit afin de faciliter l'intégration des composantes du portefeuille.

PORTEFEUILLE DES TRANSPORTS DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS



3.2 Organigramme ministériel

À l'administration centrale de Transports Canada, un sous-ministre délégué et six sous-ministres adjoints – Politiques (2), Programmes, Services généraux, Sécurité et Sûreté (2) – relèvent du sous-ministre, tout comme l'administration ministérielle, comprenant le Groupe Communications et les Services juridiques ministériels (relation hiérarchique fonctionnelle). De plus, cinq directeurs généraux régionaux – Atlantique, Québec, Ontario, Prairies et Nord ainsi que Pacifique – relèvent directement du sous-ministre. Chacun de ces dirigeants organisationnels est responsable de la gestion de son organisation et de l'atteinte des résultats fixés pour les activités de programme énoncées dans l'Architecture des activités de programme.



3.3 Tableaux financiers

3.3.1 Tableau 1 : Comparaison entre les dépenses prévues et les dépenses réelles (ETP compris)

(en milliers de dollars)						
Activité de programme	**Dépenses réelles 2005-2006**	**Dépenses réelles 2006-2007**	**2007-2008**			
			Budget principal des dépenses	**Dépenses prévues**	**Total des autorisations**	**Dépenses réelles**
Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation à l'appui d'un réseau de transport sécuritaire et sûr	485 906	499 315	632 856	641 525	663 420	566 177
Politiques, programmes et infrastructures à l'appui d'un cadre axé sur le marché	333 826	145 797	101 192	101 459	198 063	123 998
Politiques et programmes à l'appui du développement durable	55 144	56 615	124 979	125 013	242 318	145 529
Administration canadienne de la sûreté du transport aérien[1]	428 766	441 068	-	-	-	-
La Société des ponts fédéraux limitée[1]	31 288	32 307	-	-	-	-
Marine Atlantique S.C.C.[1]	70 233	82 080	-	-	-	-
VIA Rail Canada inc.[1]	169 001	169 001	-	-	-	-
Total	**1 574 165**	**1 426 183**	**859 027**	**867 997**	**1 103 801**	**835 704**

Moins : revenus non disponibles	(76 128)	(137 287)	(33 186)	(33 186)	(142 589)	(142 589)
Plus : coût des services reçus à titre gracieux	59 718	68 531	-	59 668	64 401	64 401
Total des dépenses du Ministère	**1 557 755**	**1 357 427**	**825 841**	**894 479**	**1 025 613**	**757 516**
Équivalents temps plein	**4 873**	**4 854**	**5 090**	**5 090**	**5 090**	**5 043**

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.
1. Les sociétés d'État ont été retirées de l'architecture des activités de programme de Transports Canada pour devenir des entités distinctes au sein du Ministère. En grande partie, ceci explique la réduction des dépenses d'année en année.
2. La diminution de 590 millions de dollars entre les dépenses nettes de 2006-2007 et celles de 2007-2008 est attribuable à une augmentation du budget de fonctionnement (39,5 millions de dollars), du budget d'immobilisations (1,4 million de dollars) et des paiements de transfert (86,2 millions de dollars) et une diminution des recettes nettes en vertu d'un crédit (6,8 millions de dollars).

3.3.2 Tableau 2 : Crédits votés et législatifs

Poste voté ou législatif	Libellé tronqué pour le poste voté ou législatif	2007-2008 (en milliers de dollars)			
		Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
1	Dépenses de fonctionnement	318 413	325 083	359 523	304 312
5	Dépenses en capital	73 260	73 260	82 833	72 695
10	Subventions et contributions	313 145	315 445	514 663	316 324
(L)	Ministre des Transports du Canada – Traitement et allocation pour automobile	75	75	74	74
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	68 658	68 658	65 928	65 928
(L)	Paiements à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada à l'égard de l'abolition des péages sur le pont Victoria à Montréal et pour la réfection de la voie de circulation du pont	3 300	3 300	2 505	2 505
(L)	Paiements versés conformément aux ententes de la Voie maritime du Saint-Laurent	26 900	26 900	18 931	18 931
(L)	Paiement de subvention pour l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland	55 276	55 276	54 897	54 897
(L)	Dépenses du produit de la vente des biens excédentaires de l'État	-	-	4 409	-
(L)	Remboursement des montants crédités aux revenus les années précédentes	-	-	38	38
	Total	**859 027**	**867 997**	**1 103 801**	**835 704**

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.
L : Législatif

3.3.3 Tableau 16 : États Financiers de Transport Canada

États Financiers de

TRANSPORTS CANADA

(non vérifiés)

Exercice terminé le 31 mars 2008

TRANSPORTS CANADA

DÉCLARATION DE RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

La responsabilité de l'intégrité et de l'objectivité des états financiers ci-joints pour l'exercice terminé le 31 mars 2008 et toute l'information figurant dans ces états incombe à la direction du ministère. Ces états financiers ont été préparés par la direction conformément aux conventions comptables du Conseil du Trésor, qui sont conformes aux principes comptables généralement reconnus du Canada pour le secteur public.

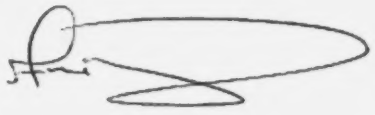
La direction est responsable de l'intégrité et de l'objectivité de l'information présentée dans les états financiers. Certaines informations présentées dans les états financiers sont fondées sur les meilleures estimations et le jugement de la direction et tiennent compte de l'importance relative. Pour s'acquitter de ses obligations au chapitre de la comptabilité et de la présentation des rapports, la direction tient des comptes qui permettent l'enregistrement centralisé des opérations financières du ministère. L'information financière soumise pour la préparation des *Comptes publics du Canada* et incluse dans le *Rapport ministériel sur le rendement du ministère* concorde avec les états financiers ci-joints.

La direction possède un système de gestion financière et de contrôle interne conçu pour fournir une assurance raisonnable que l'information financière est fiable, que les actifs sont protégés et que les opérations sont conformes à la *Loi sur la gestion des finances publiques*, qu'elles sont exécutées en conformité avec les règlements, qu'elles respectent les autorisations du Parlement et qu'elles sont comptabilisées de manière à rendre compte de l'utilisation des fonds du gouvernement. La direction veille également à l'objectivité et à l'intégrité des données de ses états financiers par la sélection appropriée, la formation et le perfectionnement d'employés qualifiés, par une organisation assurant une séparation appropriée des responsabilités et par des programmes de communication visant à assurer la compréhension des règlements, des politiques, des normes et des responsabilités de gestion dans tout le ministère.

Les états financiers du ministère n'ont pas fait l'objet d'une vérification.

Louis Ranger,
Sous-ministre
Ottawa (Canada)

le 8 août 2008



André Morency,
Dirigeant principal des finances
Ottawa (Canada)

le 8 août 2008

TRANSPORTS CANADA

État des résultats *(non vérifié)*
Au 31 mars
(en milliers de dollars)

	2008	2007 *(retraité)*
Charges (Note 5):		
Infrastructure	568 632	649 489
Réseau de transport sûr et sécuritaire	627 154	621 649
Développement durable	163 825	99 983
Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires et autres programmes (Note 16)	1 814	1 152
Total des charges	1 361 425	1 372 273
Revenus (Note 6) :		
Infrastructure	369 152	376 649
Réseau de transport sûr et sécuritaire	68 534	66 327
Développement durable	1 185	744
Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires et autres programmes (Note 16)	14 511	14 108
Total des revenus	453 382	457 828
Coût de fonctionnement net	**908 043**	**914 445**

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

TRANSPORTS CANADA

État de la situation financière *(non vérifié)*
Au 31 mars
(en milliers de dollars)

	2008	2007 *(retraité)*
Actifs		
Actifs financiers		
Débiteurs et avances (Note 7)	41 344	33 683
Prêts (Note 8)	11 915	11 316
Loyers (Note 9)	56 752	64 073
Placements (Note 10)	52 792	52 792
Total des actifs financiers	162 803	161 864
Actifs non financiers		
Charges payées d'avance	1 500	1 419
Stocks	58 392	53 854
Immobilisations corporelles (Note 11)	2 953 669	3 087 333
Total des actifs non financiers	3 013 561	3 142 606
Total	**3 176 364**	**3 304 470**
Passifs et avoir du Canada		
Passifs		
Créditeurs et charges à payer (Note 12)	996 441	650 810
Indemnités de vacances et congés compensatoires	25 854	29 372
Revenus reportés	3 923	3 664
Indemnités de départ (Note 13)	81 653	79 432
Obligation au titre d'immobilisations corporelles louées (Note 14)	653 829	668 565
Passifs environnementaux et éventuels (Note 15)	204 877	227 227
Total des passifs	1 966 577	1 659 070
Avoir du Canada (Note 16)	1 209 787	1 645 400
Total	**3 176 364**	**3 304 470**

Passif éventuel (Note 15)
Obligations contractuelles (Note 17)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

TRANSPORTS CANADA

État des résultats *(non vérifié)*
Au 31 mars
(en milliers de dollars)

	2008	2007 *(retraité)*
Avoir du Canada, début de l'exercice	1 645 400	1 792 872
Coût de fonctionnement net	(908 043)	(914 445)
Crédits de l'exercice utilisés (Note 4)	835 705	701 655
Revenus non disponibles pour dépenser	(74 440)	(66 369)
Remboursement des charges d'exercices antérieurs	(1 896)	(425)
Variation de la situation nette du Trésor (Note 4)	(351 339)	63 581
Services reçus gratuitement par d'autres ministères du gouvernement (Note 18)	64 400	68 531
Avoir du Canada, fin de l'exercice	**1 209 787**	**1 645 400**

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

TRANSPORTS CANADA

État des flux de trésorerie *(non vérifiés)*
Exercice terminé le 31 mars

	2008	2007 *(retraité)*
Activités de fonctionnement		
Coût de fonctionnement net	908 043	914 445
Éléments n'affectant pas l'encaisse		
Amortissement des immobilisations corporelles	(169 822)	(182 113)
Services reçus gratuitement	(64 400)	(68 531)
Perte sur l'aliénation et dépréciation des immobilisations corporelles	(20 032)	(72 023)
Allocations pour passif environnemental et passif éventuel	22 349	(49 326)
Travaux en cours des années antérieures imputés aux charges	(15 086)	(3 630)
Indemnités de départ	(2 221)	(5 717)
Autres	-	12 377
Variation de l'état de la situation financière		
Augmentation (diminution) des actifs financiers	939	35 669
Augmentation (diminution) des stocks et des charges payées d'avance	4 619	(3 356)
Augmentation (diminution) du passif	(342 371)	8 774
Encaisse utilisée par les activités de fonctionnement	**322 018**	**586 569**
Activités d'investissement en immobilisations		
Remboursement du capital sur les immobilisations corporelles louées	14 736	14 095
Acquisition d'immobilisations corporelles	95 319	113 727
Transfert d'immobilisations corporelles sans impact monétaire	(19 945)	(8 747)
Produit de l'aliénation d'immobilisations corporelles	(4 098)	(7 202)
Encaisse utilisée par les activités d'investissement en immobilisations	**86 012**	**111 873**
Activités de financement		
Encaisse nette fournie par le gouvernement du Canada	**(408 030)**	**(698 442)**

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

TRANSPORTS CANADA

Notes complémentaires aux états financiers *(non vérifié)*
31 mars 2008

---

1. Autorisations et objectifs

Transports Canada, un ministère fédéral nommé dans l'Annexe 1 de la Loi sur la gestion des finances publiques, doit rendre des comptes au Parlement par l'intermédiaire du Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités.

Transports Canada est responsable des politiques, des programmes et des objectifs en matière de transport établis par le gouvernement du Canada, qui sont appuyés par les programmes ministériels suivants :

- Infrastructure : Contribue à la compétitivité internationale et à la productivité du Canada ainsi qu'à la qualité de vie générale dans les zones urbaines, rurales et éloignées grâce à des investissements stratégiques dans des domaines qui appuient directement les priorités fédérales, l'amélioration de la gouvernance des fournisseurs d'infrastructure de transport, la cession d'éléments d'actifs fédéraux à des parties mieux placées pour les gérer, le soutien continu aux installations qui dépendent du gouvernement fédéral et le rôle de propriétaire important de terrains.
- Transport sûr et sécuritaire : Favorise la sûreté du réseau de transport canadien, constitué des modes de transport aérien, maritime, ferroviaire et terrestre, grâce à l'élaboration de politiques, à l'établissement de règles et à l'exercice d'activités de contrôle, d'application et de diffusion pour assurer la protection des gens contre les accidents et l'exposition aux matières dangereuses, de permettre le mouvement efficace des gens et des marchandises, et de protéger l'environnement contre la pollution.
- Développement durable : Conçoit et institue des programmes et des politiques à l'appui du développement durable pour protéger le milieu naturel et voir à l'avènement d'un réseau de transport plus durable au Canada.

Transports Canada livre ses programmes et ses services en vertu de nombreuses autorisations législatives et autorités constitutionnelles, notamment la Loi sur le ministère des Transports, la Loi sur les transports au Canada, la Loi sur l'aéronautique, la Loi maritime du Canada, la Loi sur la marine marchande du Canada, la Loi sur la protection des eaux navigables, la Loi sur la sécurité ferroviaire, la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles, la Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien et la Loi sur la sûreté du transport maritime.

2. Sommaire des principales conventions comptables

Les états financiers ont été préparés conformément aux conventions comptables du Conseil du Trésor, qui sont conformes aux principes comptables généralement reconnus du Canada pour le secteur public.

Les principales conventions comptables sont les suivantes :

(a) Crédits parlementaires – Transports Canada est financé par le gouvernement du Canada au moyen de crédits parlementaires. Les crédits consentis au ministère ne correspondent pas à la présentation des rapports financiers en conformité avec les principes comptables généralement reconnus étant donné que les crédits sont fondés, dans une large mesure, sur les besoins de trésorerie. Par conséquent, les postes comptabilisés dans l'état des résultats et dans l'état de la situation financière ne sont pas nécessairement les mêmes que ceux qui sont prévus par les crédits parlementaires. La note 4 présente un rapprochement général entre les deux méthodes de rapports financiers.

(b) Encaisse nette fournie par le gouvernement – Transports Canada fonctionne au moyen du Trésor, qui est administré par le Receveur général du Canada. La totalité de l'encaisse reçue par le ministère est déposée au Trésor, et tous les décaissements faits par le ministère sont prélevés sur le Trésor. L'encaisse nette fournie par le gouvernement est la différence entre toutes les rentrées de fonds et toutes les sorties de fonds, y compris les opérations entre les ministères au sein du gouvernement fédéral.

(c) La variation de la situation nette du Trésor correspond à la différence entre l'encaisse nette fournie par le gouvernement et les crédits utilisés au cours d'un exercice, à l'exclusion du montant des revenus non disponibles comptabilisés par le ministère. Il découle d'écarts temporaires entre le moment où une opération touche un crédit et le moment où elle est traitée par le Trésor.

2. Sommaire des principales conventions comptables (suite)

(d) Revenus :

- Les revenus provenant de droits réglementaires sont constatés dans les comptes en fonction des services fournis au cours de l'exercice.
- Les autres revenus sont comptabilisés dans l'exercice où les opérations ou les faits sous jacents surviennent.
- Les revenus déjà encaissés mais non gagnés sont présentés à titre de revenus reportés.

(e) Charges – Elles sont comptabilisées au moment où a eu lieu la transaction ou la dépense sous-jacente, sous réserve des dispositions suivantes :

- Les subventions sont comptabilisées dans l'exercice au cours duquel les critères de paiement sont satisfaits. En ce qui concerne les subventions ne faisant pas partie d'un programme existant, la charge est constatée lorsque le gouvernement annonce la décision de verser un transfert ponctuel, dans la mesure où le Parlement a approuvé la loi habilitante ou l'autorisation des paiements avant que les états financiers ne soient achevés.
- Les contributions sont comptabilisées dans l'exercice au cours duquel le bénéficiaire a satisfait aux critères d'admissibilité ou a rempli les conditions de l'accord de transfert.
- Les indemnités de vacances et de congés compensatoires sont passés en charges au fur et à mesure que les employés en acquièrent le droit en vertu de leurs conditions d'emploi respectives.
- Les services fournis gratuitement par d'autres ministères pour les locaux, les cotisations de l'employeur aux régimes de soins de santé et de soins dentaires et les services juridiques sont comptabilisés à titre de charges de fonctionnement à leur coût estimatif.

(f) Avantages sociaux futurs

- Prestations de retraite : Les employés admissibles participent au Régime de retraite de la fonction publique, un régime multi employeurs administré par le gouvernement du Canada. Les cotisations du ministère au régime sont passées en charges dans l'exercice au cours duquel elles sont engagées et elles représentent l'obligation totale du ministère découlant du régime. En vertu des dispositions législatives en vigueur, le ministère n'est pas tenu de verser des cotisations au titre de l'insuffisance actuarielle du régime.
- Indemnités de départ : Les employés ont droit à des indemnités de départ, prévues dans leurs conventions collectives ou les conditions d'emploi. Le coût de ces indemnités s'accumule à mesure que les employés effectuent les services nécessaires pour les gagner. Le coût des avantages sociaux gagnés par les employés est calculé à l'aide de l'information provenant des résultats du passif déterminé sur une base actuarielle pour les prestations de départ pour l'ensemble du gouvernement.

(g) Les débiteurs de l'extérieur sont comptabilisés en fonction des montants que l'on prévoit réaliser. Des provisions sont établies pour les débiteurs de l'extérieur dont le recouvrement est incertain.

(h) Les prêts en cours sont comptabilisés au coût. Ils sont réduits à leur valeur nette actuelle pour refléter les conditions privilégiées en utilisant les taux du marché à la date d'émission. Les escomptes sur les prêts sont amortis pendant la durée des prêts. Des provisions sont prévues pour les prêts dont le remboursement est incertain.

(i) Les placements dans des sociétés d'État sont comptabilisés au coût. S'il se produit une perte de valeur permanente, une provision est enregistrée pour réduire la valeur comptable de l'investissement à sa valeur nominale.

2. Sommaire des principales conventions comptables (suite)

(j) Passif éventuel – Le passif éventuel représente des obligations possibles qui peuvent devenir des obligations réelles selon que certains événements futurs se produisent ou non. Dans la mesure où l'événement futur risque de se produire ou non et si l'on peut établir une estimation raisonnable de la perte, on comptabilise un passif estimatif et une charge. Si la probabilité ne peut être déterminée ou s'il est impossible de faire une estimation raisonnable du montant, l'éventualité est présentée dans les notes complémentaires aux états financiers.

(k) Passifs environnementaux – Les passifs environnementaux reflètent les coûts estimatifs liés à la gestion et à la remise en état des sites contaminés. À partir des meilleures estimations de la direction, on comptabilise un passif et une charge lorsque la contamination se produit ou lorsque le ministère est mis au courant de la contamination et est obligé ou probablement obligé d'assumer ces coûts. S'il n'est pas possible de déterminer la probabilité de l'obligation du ministère d'assumer ces coûts ou s'il est impossible de faire une estimation raisonnable du montant, les coûts sont présentés à titre de passif éventuel dans les notes complémentaires aux états financiers.

(l) Stocks – Les stocks sont composés de pièces de rechange, du matériel, des fournitures et des publications détenus par le ministère. Les pièces consommables gardées en inventaire, autres que les articles en inventaire numérotés consécutivement et les pièces durables sont évaluées au coût moyen. Les articles en inventaire numérotés consécutivement et les pièces durables sont évalués sur une base de coût spécifique. Un article en inventaire numéroté est un stock de matière consommable où chaque item possède un numéro de série pour fins de traçabilité dans le cadre de la certification de navigabilité des aéronefs. Une pièce durable est une pièce qui n'est pas entièrement consommée lors de son utilisation et dont la valeur économique est rétablie en partie ou en totalité à la suite d'une remise en état après utilisation. Après remise en état, les pièces durables sont remises dans le stock pour utilisation ultérieure. Les stocks qui n'ont plus de potentiel de service sont évalués au moindre du coût ou de la valeur de réalisation nette.

(m) Opérations en devises étrangères – Les opérations en devises étrangères sont converties en dollars canadiens en s'appuyant sur le taux de change en vigueur à la date de l'opération. Les actifs et les passifs monétaires libellés en devises sont convertis en dollars canadiens en utilisant le taux de change en vigueur le 31 mars 2008. Les pertes résultant de la conversion de devises étrangères sont présentées à l'État des résultats sous la rubrique divers des charges.

(n) Immobilisations corporelles – Toutes les immobilisations corporelles et les améliorations locatives dont le coût initial est d'au moins 10 000 $ sont comptabilisées à leur coût d'achat. Le ministère ne capitalise pas les immobilisations incorporelles, les œuvres d'arts et trésors historiques qui ont une valeur culturelle, esthétique ou historique, les biens situés sur les Réserves Indiennes et les collections de musées.

2. Sommaire des principales conventions comptables (suite)

Les immobilisations corporelles sont amorties selon la méthode linéaire sur la durée de vie utile estimative de l'immobilisation, comme suit :

Catégorie d'immobilisation	Période d'amortissement
Pont de la Confédération	100 ans
Bâtiments et travaux :	
Bâtiments	20 à 40 ans
Travaux et infrastructures	10 à 40 ans
Machines et matériel :	
Machines et matériel	5 à 20 ans
Matériel informatique	3 à 5 ans
Logiciels informatiques	3 ans
Véhicules :	
Navires et bateaux	10 à 20 ans
Aéronefs	6 à 20 ans
Véhicules automobiles	6 à 35 ans
Améliorations locatives	Le moindre du reste de la durée du bail ou de la vie utile de l'amélioration
Actifs en construction	Une fois qu'ils sont en service, selon la catégorie d'immobilisations
Immobilisations corporelles louées	Selon la catégorie d'immobilisations si la propriété est vraisemblablement cédée au ministère, autrement, sur la durée du bail

(o) Incertitude relative à la mesure – La préparation de ces états financiers conformément aux conventions comptables du Conseil du Trésor du Canada, qui sont conformes aux principes comptables généralement reconnus du Canada pour le secteur public, exige de la direction qu'elle fasse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur les montants déclarés des actifs, des passifs, des revenus et des charges présentés dans les états financiers. Au moment de la préparation des présents états financiers, la direction considère que les estimations et les hypothèses sont raisonnables. Les principaux éléments pour lesquels des estimations sont faites sont le passif éventuel, les passifs environnementaux, le passif pour les indemnités de départ et la durée de vie utile des immobilisations corporelles. Les résultats réels pourraient différer des estimations de manière significative. Les estimations de la direction sont examinées périodiquement et, à mesure que les rajustements deviennent nécessaires, ils sont constatés dans les états financiers de l'exercice où ils sont connus.

3. Correction d'erreur

En 2007-2008, Transports Canada a identifié des immobilisations corporelles, reçues à titre gratuit, qui n'avaient pas été comptabilisées. Par conséquent, les états financiers comparatifs qui ont été présentés pour l'année finissant le 31 mars 2007 ont été retraités. L'effet de cet ajustement est présenté comme suit :

(en milliers de dollars)

2006-2007	Comme traité précédemment	Effet de l'ajustement	Montant retraité
État de la situation financière			
Immobilisations corporelles	3 063 410	23 923	3 087 333
État des résultas			
Revenus d'infrastructure	352 726	23 923	376 649
État de l'avoir du Canada			
Avoir du Canada, fin de l'année	1 621 477	23 923	1 645 400
État des flux de trésorerie			
Coût de fonctionnement net	938 368	(23 923)	914 445
Acquisitions d'immobilisations corporelles	89 804	23 923	113 727

4. Crédits parlementaires

Transports Canada reçoit la plus grande partie de son financement au moyen de crédits parlementaires annuels. Les éléments comptabilisés dans l'état des résultats et l'état de la situation financière d'un exercice peuvent être financés au moyen de crédits parlementaires qui ont été autorisés dans des exercices précédents, pendant l'exercice en cours ou qui le seront dans des exercices futurs. En conséquence, les résultats de fonctionnement nets du ministère diffèrent selon qu'ils sont présentés selon le financement octroyé par le gouvernement ou selon la méthode de la comptabilité d'exercice. Les différences sont rapprochées dans les tableaux suivants :

(a) Rapprochement du coût de fonctionnement net et des crédits parlementaires de l'exercice en cours

	2008	2007
	(en milliers de dollars)	
Coût de fonctionnement net	**908 043**	**914 445**
Rajustements pour les postes ayant une incidence sur le coût de fonctionnement net, mais qui n'ont pas d'incidence sur les crédits :		
Ajouter (déduire):		
Amortissement des immobilisations corporelles	(169 822)	(182 113)
Services fournis gratuitement	(64 400)	(68 531)
Revenus non disponibles pour dépenser	74 440	66 369
Allocation pour passif environnemental et passif éventuel	22 349	(49 326)
Perte sur l'aliénation et la dépréciation des immobilisations corporelles	(20 032)	(72 023)
Actifs en construction des années antérieures imputés aux charges	(15 086)	(3 630)
Variation des indemnités de vacances et congés compensatoires	3 518	(1 776)
Indemnités de départ	(2 221)	(5 717)
Frais juridiques de Justice Canada	-	(6 455)
Remboursement de charges des exercices précédents	1 896	425
Autres	-	12 377
	738 685	604 045
Rajustements pour les postes sans incidence sur le coût de fonctionnement net, mais ayant une incidence sur les crédits:		
Ajouter (déduire):		
Variation des charges payées d'avance	81	(265)
Variation des stocks	4 538	(3 091)
Acquisition d'immobilisations corporelles	95 319	113 727
Transfert d'immobilisations corporelles sans impact monétaire	(19 945)	(8 747)
Paiements des contrats de location-acquisition	14 736	14 095
Autres	2 291	(18 109)
	97 020	97 610
Crédits de l'exercice en cours utilisés	**835 705**	**701 655**

4. Crédits parlementaires (suite)

(b) Crédits fournis et utilisés

	2008	2007
	(en milliers de dollars)	
Crédits fournis		
Crédit 1 - Charges de fonctionnement	359 523	301 080
Crédit 5 - Charges en capital	82 834	79 124
Crédit 10 - Paiements de transfert	514 664	297 173
Montants législatifs	146 782	146 853
	1 103 803	824 230
Moins:		
Crédits disponibles pour emploi dans les exercices ultérieurs	(3 040)	(1 369)
Crédits annulés : Fonctionnement	(265 058)	(121 206)
Crédits de l'exercice en cours utilisés	**835 705**	**701 655**

(c) Rapprochement de l'encaisse nette fournie par le gouvernement et des crédits de l'exercice en cours utilisés

	2008	2007
	(en milliers de dollars)	
Encaisse nette fournie par le gouvernement	408 030	698 442
Revenu non disponible pour dépenser	74 440	66 369
Remboursement des charges d'exercices antérieurs	1 896	425
	484 366	765 236
Variation de la situation nette du Trésor		
Frais juridiques de Justice Canada	-	(6 455)
Variation dans les actifs financiers	(939)	(35 669)
Variation dans le passif	345 889	(10 550)
Produit de l'aliénation d'immobilisations corporelles	4 098	7 202
Autres ajustements	2 291	(18 109)
	351 339	**(63 581)**
Crédits de l'exercice en cours utilisés	**835 705**	**701 655**

5. Charges

Le tableau suivant donne le détail des charges par catégorie :

	2008	2007
	(en milliers de dollars)	
Autres niveaux de gouvernements au sein du Canada	149 242	165 452
Individus	67 947	741
Industrie	66 646	46 282
Organismes sans but lucratif	45 110	38 183
Autres pays et organisations internationales	182	130
Total des paiements de transfert	329 127	250 788
Salaires et avantages sociaux	487 983	486 951
Amortissement des immobilisations corporelles	169 822	182 113
Services professionnels et spéciaux	136 384	192 938
Réparation et entretien de l'équipement	59 954	36 362
Intérêts sur les contrats de location-acquisition	40 659	40 161
Déplacements et déménagements	36 328	35 932
Installations	25 699	25 560
Perte sur l'aliénation des immobilisations corporelles	20 032	60 315
Services publics, fournitures et approvisionnements	18 285	19 808
Télécommunications	7 638	7 470
Services d'information - communications	7 060	9 244
Paiements tenant lieu d'impôts fonciers	6 907	6 958
Locations	5 956	5 227
Divers	4 096	6 283
Frais d'affranchissement	3 490	3 584
Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires et autres	1 814	1 152
Dommage et autres réclamations contre la couronne	191	1 427
Total des charges de fonctionnement	1 032 298	1 121 485
Total des charges	**1 361 425**	**1 372 273**

6. Revenus

Le tableau suivant donne le détail des revenus par catégorie :

	2008	2007 *(retraité)*
	(en milliers de dollars)	
Vente de biens et services :		
Loyer provenant des aéroports	287 805	295 181
Locations et concessions	42 770	26 788
Revenus de surveillance et d'application de la loi	40 391	36 010
Maintenance d'aéronefs et services de vol	34 548	34 369
Droits chargés aux utilisateurs des installations de transport	14 165	14 155
Divers	17 942	35 078
Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires et autres	14 511	14 108
Intérêts	642	642
Recherche et développement	608	1 497
Total des revenus	**453 382**	**457 828**

7. Débiteurs et avances

Le tableau suivant donne le détail des débiteurs et des avances :

	2008	2007
	(en milliers de dollars)	
Comptes débiteurs des autres ministères et organismes fédéraux	17 358	17 602
Comptes débiteurs de l'extérieur	27 057	25 440
Avances aux employés	304	335
	44 719	43 377
Moins: Provision pour créances douteuses sur les débiteurs de l'extérieur	(3 375)	(9 694)
Total des débiteurs et avances	**41 344**	**33 683**

8. Prêts

	2008	2007
	(en milliers de dollars)	
Administration du pont du port de Saint.John	22 647	22 647
Administrations aéroportuaires canadiennes	24 330	24 330
Port de Victoria	2 408	2 451
Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent	168	168
	49 553	49 596
Moins :		
Provisions pour prêts	(20 604)	(20 604)
Escomptes sur prêts	(17 034)	(17 676)
Total des prêts	**11 915**	**11 316**

(i) Administration du pont du port de St. John :

Le prêt à l'Administration du pont du port de St. John consiste en une avance consolidée sans intérêt faite relativement au financement, à la construction et à l'exploitation d'un pont à péage traversant le port de St. John (Nouveau-Brunswick). D'autres avances sans intérêts pourront être faites au cours des années où les coûts de fonctionnement et de financement du pont à péage dépasseront ses revenus. Lorsque le revenu de l'exercice dépassera les coûts de fonctionnement et de financement, l'Administration du pont du port de St. John remettra annuellement le surplus à Transports Canada pour rembourser la dette. Un escompte de 13 478 000 $ a été inscrit pour refléter la nature du prêt à conditions privilégiées.

(ii) Administrations aéroportuaires canadiennes :

Les prêts au montant total de 24 330 000 $ aux administrations aéroportuaires canadiennes sont associés au transfert de biens meubles et de biens consommables à chacune des autorités au moment du transfert des responsabilités de gestion, d'exploitation et d'entretien à l'administration aéroportuaire, aux termes de la Politique nationale des aéroports. Le portefeuille de prêts en cours est composé de 13 prêts sans intérêts consentis aux autorités aéroportuaires canadiennes entre les années 1997 et 2003, accompagnés de modalités de remboursement annuel prescrit. Les prêts sont enregistrés à leur valeur actualisée nette tenant compte du taux d'intérêt du marché au moment de l'octroi du prêt. Le 9 mai 2005, le gouvernement du Canada a annoncé qu'il adopterait une nouvelle politique d'allégement du loyer pour les aéroports détenus par le gouvernement fédéral et, en plus des diminutions de loyer, le gouvernement a annoncé qu'il annulerait les paiements en souffrance au titre des biens meubles. Par conséquent, une provision de 20 604 000 $, valeur totale des prêts pour les biens meubles, a été enregistrée.

iii) Port de Victoria :

Le prêt à long terme du port de Victoria se rapporte à la vente d'une parcelle de terrain du port au montant de 2 578 469 $. Le prêt est assorti des modalités de remboursement annuel et est comptabilisé à sa valeur nette, après escompte, de 1 423 000 $ avec le taux d'intérêt du marché à la date de la vente. Un versement de 42 720 $ a été reçu au cours de l'exercice de 2007-08 (85 440 $ en 2006-07).

8. Prêts(suite)

(iv) Corporation de gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent :

Le compte de portefeuille de prêts de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent a été établi en vertu de paragraphe 80(1) de la *Loi maritime du Canada*. La Corporation gère le portefeuille de prêts aux termes d'un contrat conclu avec Transports Canada. Le prêt est assorti des modalités de remboursements mensuels avec un taux d'intérêt annuel de 7 %. Le prêt est assorti d'une garantie sur le titre de propriété et une libération partielle sur les lots individuels pourrait être accordée au montant de 6 000 $. À ce jour, trois des quatre prêts ont été libérés. Le débiteur hypothécaire est en négociations avec Transports Canada et Justice Canada en ce qui concerne le prêt restant, lequel était payable en mars 2004.

9. Loyers

Le Réseau national des aéroports (RNA) comprend les aéroports canadiens jugés essentiels pour le transport aérien au Canada, dont 3 aéroports détenus par les gouvernements territoriaux. Transports Canada a loué tous ces aéroports dans le cadre d'ententes d'exploitation à long terme intervenues avec des autorités aéroportuaires canadiennes (21) et un gouvernement municipal (1).

Au cours de l'exercice financier 2003-04, le ministère a négocié des modifications locatives avec neuf autorités aéroportuaires prévoyant le report d'une partie du loyer payable au ministère par les autorités aéroportuaires pour les années 2003 à 2005 du bail. Le total de loyers reportés pour la période de 2003 à 2005 est payable au ministère sur 10 ans, à partir de l'année 2006 du bail. Des paiements reportés de 7 321 000 $ ont été perçus au cours de l'exercice financier 2007-08 (6 855 000 $ en 2006-07). Les créances à long terme au 31 mars 2008 étaient de 56 752 000 $ (64 073 000 $ au 31 mars 2007).

10. Investissements

	2008	2007
	(en milliers de dollars)	
Monnaie Royale du Canada	40 000	40 000
Via Rail Canada inc.	9 300	9 300
Parc Downsview Park inc.	2 492	2 492
Ridley Terminals inc.	1 000	1 000
Total des Investissements	**52 792**	**52 792**

(i) Monnaie Royale du Canada

Suite à une restructuration du Gouvernement fédéral en 2006-07, la Monnaie Royale du Canada a été transférée de l'Agence du Revenu du Canada à Transports Canada. L'investissement de 40 000 000 $ est divisé par 4 000 actions de 10 000 $ chacune.

(ii) Via Rail Canada inc.

Au cours de l'exercice financier 1979-80, une autorisation non budgétaire d'acquérir des actions ordinaires de Via Rail Canada Inc. a été octroyée à Transports Canada, pour une évaluation de 100 $ par action et une valeur totale de 9 300 000 $.

(iii) Parc Downsview Park inc.

L'investissement dans le Parc Downsview Park inc. a pour but de permettre la conclusion du transfert des terres du ministère de la Défense Nationale au Parc Downsview Park inc.

(iv) Ridley Terminals Inc

Le 1er novembre 2000, les actions de Ridley Terminals Inc. détenues par la Société canadienne des ports ont été transférées à la couronne sous l'administration de Transports Canada pour 90 000 000 $. En raison des inquiétudes des années précédentes concernant la viabilité de Ridley Terminals Inc. l'investissement dans Ridley Terminals Inc. a été dévalué de 89 000 000 $ pour une valeur nominale de 1 000 000 $ dans les états financiers de Transports Canada.

11. Immobilisations corporelles
(en milliers de dollars)

	Coût					Amortissement cumulé				2008 Valeur comptable nette	2007 Valeur comptable nette (Retraité)
	Solde d'ouverture *(Retraité)*	Acquisitions	Transfert	Cessions et radiations	Solde de clôture	Solde d'ouverture	Amortissement	Cessions et radiations	Solde de clôture		
Terrains [1]	221 923	22 945	-	20 005	224 863	-	-	-	-	224 863	221 923
Bâtiments et travaux [2]	3 877 886	127	30 310	40 452	3 867 871	2 171 782	116 643	24 482	2 263 943	1 603 928	1 706 104
Machines et matériel [3]	180 180	921	13 138	5 815	188 424	112 800	20 209	5 724	127 285	61 139	67 380
Véhicules	784 904	7 157	22 547	25 967	788 641	559 782	23 377	19 703	563 456	225 185	225 122
Améliorations locatives	14 166	633	473	-	15 272	6 680	1 405	-	8 085	7 187	7 486
Actifs en construction	121 015	63 536	(66 468)	16 831	101 252	-	-	-	-	101 252	121 015
Pont de la Confédération	818 820	-	-	-	818 820	80 517	8 188	-	88 705	730 115	738 303
TOTAL	**6 018 894**	**95 319**	**-**	**109 070**	**6 005 143**	**2 931 561**	**169 822**	**49 909**	**3 051 474**	**2 953 669**	**3 087 333**

Les charges d'amortissement pour l'année se terminant le 31 mars 2008 sont de 169 822$ (2007 – 182 113$).

(1) Inclus le terrain des 23 aéroports nationaux d'une valeur nette aux livres de 158 658 $ (2007 – 131 743$).

(2) Inclus les Bâtiments et travaux des 23 aéroports nationaux d'une valeur nette aux livres de 847 383$ (2007 – 941 913$).

(3) Inclus les Machines et le matériel des 23 aéroports nationaux d'une valeur nette aux livres de 783$ (2007 – 294$).

11. Immobilisations corporelles (suite)

(a) Système d'actifs des aéroports nationaux

Les actifs du Réseau national des aéroports (RNA) enregistrés précédemment comprennent les terrains, les édifices, les travaux et les infrastructures des 23 aéroports canadiens restants.

Transports Canada a loué tous ces aéroports dans le cadre d'ententes d'exploitation à long terme intervenues avec des autorités aéroportuaires canadiennes (21) et un gouvernement municipal (1). Ces accords sont conformes à la *Politique nationale des aéroports du gouvernement fédéral, aux principes de responsabilité envers le public des administrations aéroportuaires canadiennes et aux principes de base régissant la création et l'exploitation des administrations aéroportuaires canadiennes*, qui, en partie, prévoient le transfert des responsabilités relatives à la gestion, aux activités et à l'entretien de certains aéroports au Canada à des administrations aéroportuaires canadiennes.

Transports Canada a le droit de mettre fin aux accords d'exploitation et d'assumer les responsabilités relatives à la gestion, aux activités et à l'entretien des aéroports si les aéroports loués ne sont pas exploités conformément aux modalités de leurs accords d'exploitation respectifs ainsi qu'à la politique et aux principes susmentionnés.

12. Comptes créditeurs et charges à payer

	2008	2007
	(en milliers de dollars)	
Comptes créditeurs des tiers	803 640	523 294
Comptes créditeurs des autres ministères	159 338	60 231
Salaires accumulés	18 765	17 200
Autres	14 698	50 085
Total des créditeurs et charges à payer	**996 441**	**650 810**

13. Avantages sociaux

(a) Prestations de retraite : Les employés du ministère participent au Régime de retraite de la fonction publique, qui est parrainé et administré par le gouvernement du Canada. Les prestations de retraite s'accumulent sur une période maximale de 35 ans au taux de 2 % par années de service validables multiplié par la moyenne des gains des cinq meilleures années consécutives. Les prestations sont intégrées aux prestations du Régime de pensions du Canada et du Régime de rentes du Québec et sont indexées à l'inflation.

Tant les employés que le ministère versent des cotisations couvrant le coût du régime. En 2007-08 les charges s'élèvent à 59 750 000 $ (57 385 000 $ en 2006-07), soit environ 2.1 fois (2.2 fois en 2006-07) les cotisations des employés.

La responsabilité du ministère relative au régime de retraite se limite aux cotisations versées. Les excédents ou les déficits actuariels sont constatés dans les états financiers du gouvernement du Canada, en sa qualité de répondant du régime.

13. Avantages sociaux (suite)

(b) Indemnités de départ : Le ministère verse des indemnités de départ aux employés en fonction de l'admissibilité, des années de service et du salaire final. Ces indemnités ne sont pas capitalisées d'avance. Les prestations seront prélevées sur les crédits futurs. Voici quelles étaient les indemnités de départ au 31 mars :

	2008	2007
	(en milliers de dollars)	
Obligation au titre des prestations constituées, début de l'exercice	79 432	73 716
Charges pour l'exercice	9 323	13 080
Prestations versées pendant l'exercice	(7 102)	(7 364)
Obligation au titre des prestations constituées, fin de l'exercice	**81 653**	**79 432**

14. Obligations locatives au titre d'immobilisations corporelles louées

Aux termes de la *Loi sur l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland*, le gouvernement du Canada a conclu en 1992 un contrat de location-acquisition à long terme et est obligé de verser une subvention annuelle de 41 900 000 $ à Strait Crossing Finance Inc., une société détenue à cent pour cent par la province du Nouveau-Brunswick, pour la construction du pont de la Confédération. Les paiements annuels faits par Transports Canada sont dus le premier avril et serviront à rembourser un montant de 661 000 000 $ en obligations, à un taux réel de 4,5 pour cent, émises en octobre 1993 par Strait Crossing Finance Inc. pour financer la construction du pont. Les paiements annuels ont commencé en 1997 et se poursuivront jusqu'en 2033. À ce moment, la propriété du pont sera transférée au gouvernement du Canada.

Le 1er avril 2007, un paiement annuel au montant de 54 897 000 $ (2007 – 54 265 000 $) a été effectué. Ce paiement couvre le paiement d'un montant de 14 736 000 $ (2007 – 14 095 000 $) en principal et des charges d'intérêts d'un montant de 40 161 000 $ (2007 – 40 170 000 $).

Le ministère a comptabilisé une obligation de 653 829 000 $ au 31 mars 2008 (668 565 000 $ au 31 mars 2007) en vertu du contrat de location-acquisition, en fonction de la valeur actuelle des futurs paiements de subvention calculés selon un taux d'intérêt de 6,06 % (2007 – 6,06 %).

14. Obligations locatives au titre d'immobilisations corporelles louées (suite)

Les versements annuels minimaux en vertu des contrats de location-acquisition :

Exercice d'échéance	*(en milliers de dollars)*
2008-2009	56 066
2009-2010	54 158
2010-2011	54 977
2011-2012	55 807
2012-2013 et les exercices ultérieurs	1 323 929
Total des versements minimaux en vertu des contrats de location-acquisition	1 544 937
Moins : Intérêts imputés (6.06%)	891 108
Solde de l'obligation au titre des immobilisations corporelles louées	**653 829**

15. Passif éventuel

(a) Sites contaminés

On comptabilise les éléments de passif afin d'inscrire les coûts estimatifs liés à la gestion et à la remise en état des sites contaminés lorsque le ministère est obligé ou probablement obligé d'assumer ces coûts. Le ministère a identifié environ 616 sites (568 sites en 2007) où des mesures sont possibles et pour lesquels un passif de 204 327 000 $ (186 815 000 $ en 2007) a été constaté. Le ministère a évalué des coûts additionnels d'assainissement de 145 328 000 $ (139 108 000 $ en 2007) qui ne sont pas comptabilisés puisqu'il est peu probable que ces coûts soient engagés pour le moment. Les efforts déployés par le ministère pour évaluer les sites contaminés peuvent entraîner des passifs environnementaux additionnels ayant trait aux sites récemment établis ou aux modifications apportées aux évaluations ou à l'utilisation prévue des sites existants. Ces éléments de passif seront comptabilisés par le ministère pendant l'exercice où ils seront connus.

(b) Réclamations et litiges

Des réclamations ont été faites auprès du ministère dans le cours normal de ses activités. Des poursuites pour les réclamations totalisant environ 213 664 000 $ étaient toujours en instance au 31 mars 2008. Certaines obligations éventuelles pourraient devenir des obligations réelles selon que certains événements futurs se produisent ou non. Dans la mesure où l'événement futur risque de se produire ou non et si l'on peut établir une estimation raisonnable de la perte, on comptabilise un passif estimatif et une charge dans les états financiers. Une somme de 550 000 $ a été enregistré dans les états financiers au 31 mars 2008 (40 412 000 $ en 2007).

Transports Canada est cité comme un défendeur dans la revendication de 55 258 000 $ émise par les Mohawks d'Akwesasne. L'action a été déclenchée en 1976, alléguant l'expropriation illégale et la violation de devoir fiduciaire relativement à l'expropriation de terres dans les années 1950 aux fins de construction de la voie maritime du Saint-Laurent et du Pont International de la Voie Maritime. Pour le moment, on ne peut déterminer quel sera le résultat de cette revendication. Aucune charge à payer n'a été prévue dans les états financiers pour cette éventualité.

16. Avoir réservé du Canada

Le ministère inclut dans ses revenus et charges certaines transactions que la législation prescrit de réserver pour des charges relatives à des comptes à fins déterminées. Le ministère possède deux comptes de ce genre :

(a) La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires

La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) a été créée aux termes de l'article 702 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* afin de consigner le versement des droits de tonnage pour le mazout transporté par des navires dans les eaux canadiennes. Les réclamations découlant de la pollution du milieu marin, les droits de l'administrateur de la Caisse et les charges associées de contrôle de la pollution par les hydrocarbures sont financés à partir de la Caisse.

	2008	2007
	(en milliers de dollars)	
Compte réservé – Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires :		
Solde d'ouverture	363 783	350 843
Revenus pour l'année	14 463	14 092
Charges pour l'année	(1 814)	(1 152)
Solde de clôture	**376 432**	**363 783**

(b) Comptes des amendes associées au transport des marchandises dangereuses

Le compte des Amendes associées au transport des marchandises dangereuses a été créé aux termes de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses de 1992* et de la réglementation afférente afin de consigner les amendes imposées par les tribunaux.

	2008	2007
	(en milliers de dollars)	
Compte réservé – Amendes associées au transport des marchandises dangereuses :		
Solde d'ouverture	615	599
Revenus	48	16
Charges	-	-
Solde de clôture	663	615
Avoir réservé du Canada	**377 095**	**364 398**

17. Obligations contractuelles

De par leur nature, les activités du ministère peuvent donner lieu à des contrats et des obligations en vertu desquels le ministère sera tenu d'effectuer des paiements échelonnés sur plusieurs années pour l'acquisition de biens ou services. Voici les principales obligations contractuelles pour lesquelles une estimation raisonnable peut être faite :

(en milliers de dollars)	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13 et ultérieurs	Total
Paiements de transfert	180 638	68 602	34 488	30 229	143 441	457 398
Immobilisations	17 380	4 000	-	-	-	21 380
Autres biens et services	17 985	5 950	4 107	4 047	2 378	34 467
Ententes de maintenance des logiciels	879	-	-	-	-	879
Contrat de location-exploitation	1 629	836	416	424	143	3 448
Autres	763	212	212	212	638	2 037
Total	219 274	79 600	39 223	34 912	146 600	519 609

18. Opérations entre apparentées

En vertu du principe de propriété commune, Transports Canada est apparenté à tous les ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada. Le ministère conclut des opérations avec ces entités dans le cours normal des ses activités et selon des modalités commerciales normales. De plus, au cours de l'exercice, le ministère reçoit gratuitement des services d'autres ministères, comme il est indiqué à la partie ci-après.

Au cours de l'exercice, le ministère reçoit gratuitement des services d'autres ministères (installations, cotisations de l'employeur au régime de soins de santé et au régime de soins dentaires, contributions ou système d'indemnisation des accidents du travail et frais juridiques). Ces services gratuits ont été constatés comme suit dans l'état des résultats du ministère :

	2008	2007
	(en milliers de dollars)	
Locaux	25 699	25 560
Contributions couvrant la part de l'employeur des primes et frais d'assurance des employés	27 561	30 631
Contribution au système d'indemnisation des accidents du travail	3 757	3 802
Services juridiques	7 383	8 538
Total	**64 400**	**68 531**

Le gouvernement a structuré certaines de ses activités administratives de manière à optimiser l'efficience et l'efficacité de sorte qu'un seul ministère mène certaines activités au nom de tous sans frais. Le coût de ces services, qui comprennent les services de paye et d'émission des chèques offerts par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, ne sont pas inclus à titre de charge dans l'état des résultats du ministère.

19. Chiffres correspondants

Les chiffres de l'exercice précédent ont été reclassés afin de les rendre conformes à la présentation adoptée pour l'exercice en cours.

3.3.4 Tableaux électroniques

Les tableaux suivants ont été soumis électroniquement. Ils peuvent être trouvés sur le site de Secrétariat du Conseil du Trésor à l'adresse suivante : http://www.tbs-sct.gc.ca/dpr-rmr/2007-2008/index-fra.asp.

Tableau 4 : Sources des revenus disponibles et des revenus non disponibles

Tableau 6 A : Rapport sur les frais d'utilisation pour 2007-2008 : **Loi sur les frais d'utilisation**

Tableau 6 B : Rapport sur les frais d'utilisation externes pour 2007-2008 : Politique sur les normes de service pour les frais d'utilisation externes

Tableau 9 : Renseignements sur les programmes de paiements de transfert (PPT)

Tableau 11 A-B : Initiatives horizontales

Tableau 12 : Stratégie de développement durable

Tableau 13 : Réponse aux comités parlementaires et aux vérifications externes

Tableau 14 : Vérifications et évaluations internes

Tableau 15 : Politiques sur les voyages

SECTION IV – AUTRES SUJETS D'INTÉRÊT

4.1 Priorités de gestion

Dans le **Rapport sur les plans et les priorités de 2007-2008**, le Ministère s'est engagé à travailler sur les priorités de gestion suivantes :

- Personnes;
- Valeurs et éthique;
- Gouvernance et gérance;
- Responsabilisation des sociétés d'État.

4.1.1 Personnes

Recrutement et maintien en poste
Le 1er janvier 2008, Transports Canada comptait 5 122 employés[1], dont 4 917 employés nommés pour une période indéterminée (96 p. 100) et 205 nommés pour une période déterminée de plus de trois mois (4 p. 100). Ces chiffres représentent une hausse de 3,3 p. 100 des effectifs globaux en 2007, soit de 164 employés, ce qui dépasse de loin la faible hausse (40 employés ou 0,8 p. 100) enregistrée au cours de chacune des deux années civiles précédentes.

Le nombre d'employés de la catégorie scientifique et professionnelle a augmenté de 29, tandis qu'il y a eu une légère diminution du nombre d'employés dans la catégorie technique (5). Cette baisse est principalement attribuable aux départs à la retraite d'employés du groupe Navigation aérienne (AO) qui dépassent le nombre d'employés recrutés.

En général, le nombre d'employés recrutés a dépassé celui des employés qui ont quitté, et ce, dans l'ensemble du Ministère. En 2007, le taux des départs des employés du Ministère nommés pour une période indéterminée est estimé à 8,4 p. 100, ce qui représente une augmentation de 0,5 p. 100 par rapport à l'année précédente.

L'emploi de membres des minorités visibles a progressé à nouveau l'an dernier (43 ou 9,5 p. 100), bien qu'à un rythme inférieur à celui de 2006 (58), et il totalise aujourd'hui 495 membres. Les gains les plus importants (24) se sont produits dans les catégories de l'administration et du service extérieur, ce qui explique que le taux de représentation dans cette catégorie d'emploi (9,7 p. 100) a dépassé la disponibilité sur le marché du travail. La part de représentation a également augmenté dans la catégorie technique (9 membres ou 0,5 p. 100), mais elle est demeurée stable dans les professions scientifiques et professionnelles. Les taux de représentation continuent d'être inférieurs aux indicateurs de la disponibilité sur le marché du travail dans ces deux catégories d'emploi (recensement de 2001). Le nombre de membres des minorités visibles dans le groupe de direction est resté le même, soit 8.

[1] Ce chiffre diffère de celui indiqué dans le tableau de la section 1 en raison de la date de l'extraction des données et de la méthode de calcul. Le chiffre indiqué dans ce texte inclus tous les employés de Transports Canada y compris ceux en congé sans solde et ceux en détachement auprès d'autres ministères.

Plan intégré des ressources humaines pour 2008-2011
En 2007-2008, Transports Canada a amorcé la mise sur pied d'un processus de planification des activités et d'établissement de rapports intégrés qui sera harmonisé avec le plan intégré des ressources humaines et directement lié à ce dernier. Ce plan, qui a été conçu et publié cette année, est le résultat du processus de planification des ressources humaines du Ministère qui lie la gestion des ressources humaines au plan stratégique et à celui des activités du Ministère.

Le plan harmonise les activités, les ressources humaines et le milieu de travail avec les priorités opérationnelles, cerne les grands écarts horizontaux et offre des stratégies permettant de combler ces derniers, certains plus importants que d'autres, en améliorant les initiatives actuelles ou en entreprenant de nouvelles. Le plan cadre également avec le profil de risque ministériel de Transports Canada, tandis que l'analyse des écarts détaille davantage les risques liés au capital humain et au capital de connaissances.

La Stratégie de gestion intégrée des personnes de Transports Canada, qui a été formulée pour la première fois en 2005, fait partie de ce plan. Cette stratégie est actuellement élaborée davantage pour répondre aux besoins et combler les écarts décrits dans le Plan intégré des ressources humaines. Il s'agit d'une approche globale à la gestion des ressources humaines conçue pour répondre aux besoins actuels et futurs recensés au moyen de l'analyse des écarts. Cette approche montre les interdépendances de toutes les disciplines liées à la gestion des ressources humaines.

Au fil des ans, Transports Canada a démontré son engagement envers de saines pratiques de gestion des ressources humaines et il a été reconnu comme un chef de file dans des domaines comme la **diversité, les langues officielles, les relations de travail et la planification des ressources humaines**. Transports Canada continuera sur sa lancée au moyen de nouvelles initiatives et mesures élaborées dans le cadre de la Stratégie de gestion intégrée des personnes.

Des initiatives récentes de planification, de recrutement et de perfectionnement des employés de Transports Canada appuient le Plan d'action pour le renouvellement de la fonction publique 2007-2008 provenant du greffier et les priorités de gestion de Transports Canada énoncées dans le *Rapport sur les plans et les priorités* de 2007-2008. Voici certains résultats pour chacun des quatre éléments essentiels du renouvellement qui ont permis à Transports Canada d'atteindre ses objectifs en 2007-2008 :

Planification
- Élaboration d'un plan intégré des ressources humaines et diffusion à tous les employés;
- Élaboration d'un processus de gestion de la relève pour les postes EX clés;
- Approbation d'un plan d'action triennal sur la diversité (2007-2011);
- Adoption d'un cadre de responsabilisation pour les langues officielles qui définit les rôles et les responsabilités du Sous-ministre, du champion des langues officielles et d'autres intervenants.

Recrutement

- Création d'une section responsable du recrutement du groupe de la direction pour répondre à des pénuries particulières dans la catégorie EX et d'autres groupes;
- Activités de dotation collectives entreprises à l'interne (Services administratifs (AS), Commis aux écritures et règlements (CR), Gestion financière (FI), Gestion du personnel (PE), Économique, sociologie et statistique (ES) et à l'externe (recrutement au sein du groupe Économique, sociologie et statistique sous la direction de Transports Canada avec 14 ministères);
- Exécution d'un processus de recrutement au moyen du Programme de perfectionnement du groupe Gestion du personnel pour accroître la capacité des ressources humaines au sein de Transports Canada;
- Participation aux initiatives de recrutement interministériel de l'Agence de la fonction publique du Canada pour le groupe Gestion du personnel (4 employés embauchés) et les conseillers en rémunération du groupe Services administratifs (3 employés embauchés);
- Participation à la campagne de recrutement du programme Cours et affectations de perfectionnement (CAP) lancée en septembre 2007 par l'Agence de la fonction publique du Canada.

Perfectionnement des employés

- Réalisation d'une initiative novatrice de formation linguistique dans la région de la capitale nationale pour aider les employés à perfectionner leur connaissance d'une langue seconde et leur donner la possibilité d'obtenir des postes bilingues;
- Inclusion explicite d'engagements relatifs à la « gestion des personnes » et au « renouvellement » dans toutes les ententes de rendement des cadres;
- Participation à la série de programmes de perfectionnement en leadership dans le cadre du renouvellement de la fonction publique : 2 participants au programme de compétences en leadership et en équité en matière d'emploi, 5 participants au programme de développement du leadership communautaire des ressources humaines et 15 participants au Programme de stagiaire en gestion.

Infrastructure habilitante

- Mise à jour du Système de gestion des ressources humaines de Transports Canada pour satisfaire aux exigences de la **Loi sur la modernisation de la fonction publique** en matière d'observation et de rapports;
- Mise au point d'un projet de système de gestion de l'apprentissage du Ministère pour appuyer les exigences en matière de surveillance et de présentation de rapports stipulées dans la **Loi sur la modernisation de la fonction publique** et faciliter le suivi des taux d'achèvement des plans d'apprentissage;
- Début de la mise au point du Système d'automatisation et de suivi du travail qui accroîtra l'efficacité du processus de dotation et les capacités de rapport.

Le Plan, avec la Stratégie, répond à la première exigence (c.-à-d. la planification) du renouvellement de la fonction publique. La suite de la mise en œuvre de la Stratégie et du Plan rapprochera Transports Canada des trois autres objectifs, à savoir le recrutement, le perfectionnement des employés et les priorités liées à l'infrastructure habilitante, exposés dans le Plan d'action sur le renouvellement de la fonction publique.

Possibilités d'amélioration
Le Plan intégré des ressources humaines de Transports Canada indique quatre domaines d'intérêt soutenu concernant la gestion des personnes. Ceux-ci détaillent davantage les risques liés au capital humain et au capital de connaissances soulignés dans le profil de risque ministériel, qui énonce que Transports Canada risque de ne pas être en mesure d'attirer, de perfectionner et de maintenir en poste des ressources humaines suffisantes possédant les compétences et les connaissances nécessaires pour appuyer pleinement et efficacement ses activités et ses responsabilités.

Voici les domaines d'intérêt particulier :
- Nécessité de renouveler et de renforcer les capacités de gestion au niveau de la supervision, des cadres intermédiaires et des cadres supérieurs;
- Pénurie de capital humain : les employés;
- Pénurie de capital humain : connaissances et compétences;
- Nécessité de renforcer les initiatives en matière de diversité afin d'être plus stratégique qu'auparavant dans l'atteinte de l'étape 4 du continuum de l'équité.[2]

Le Ministère a déjà commencé à étudier ces domaines d'intérêt particulier au moyen de la Stratégie de gestion intégrée des personnes susmentionnée.

Dans son analyse du Rapport ministériel sur l'obligation de rendre compte en dotation de Transports Canada, la Commission de la fonction publique a également trouvé une façon d'améliorer l'élaboration et le contenu des stratégies de dotation et de recrutement.

Bien que le Ministère ait élaboré certaines stratégies de dotation dans certains groupes, régions et directions générales, il n'existe actuellement aucune approche ou ligne directrice ministérielle relativement à leur élaboration et à leur contenu. S'inspirant du lancement réussi de son plan intégré des ressources humaines, le Ministère est maintenant plus en mesure, grâce à la Stratégie de gestion intégrée des personnes, de continuellement élaborer des stratégies de dotation qui auront des objectifs mesurables liés aux plans des ressources humaines.

4.1.2 Valeurs et éthique

En 2007-2008, le Ministère a créé le Bureau des valeurs et de l'éthique, qui fait stratégiquement partie de la Direction générale des ressources humaines. Le Bureau agit comme centre d'expertise pour les employés et les gestionnaires à l'administration centrale et dans les régions pour les questions concernant le **Code de valeurs et d'éthique de la fonction publique** et les prochains **Codes de conduite** de la fonction publique et du Ministère.

---

[2] *Diversité intégrée* : L'organisation est un employeur de choix. Les organisations qui obtiennent la note de quatre sont motivées à tous les niveaux à obtenir une main-d'œuvre diversifiée représentant les personnes les plus qualifiées. Elles ont également commencé à éliminer les obstacles à la diversité et elles sont donc des employeurs de choix.

Bien qu'il en soit encore aux premières étapes de ses activités, le Bureau des valeurs et de l'éthique a déjà établi un cadre des valeurs et de l'éthique qui permettra l'élaboration et la mise en œuvre continue d'initiatives.

4.1.3 Gouvernance et gérance

L'évaluation approfondie des programmes et des services de Transports Canada a été achevée en 2007-2008. Il s'agissait d'un exercice à deux volets visant à renforcer et à moderniser les processus organisationnels du Ministère.

Lors de la première phase, le Ministère a examiné les Communications, la Sécurité, les Services de gestion ministériels et la Sûreté. Pendant la deuxième phase, on a examiné le deuxième volet de la Sûreté, ainsi que les Politiques et les Programmes.

Pendant qu'il menait cet examen, Transports Canada a élaboré un profil de risque du Ministère en prévision d'une gestion intégrée du risque qui touchera l'ensemble de l'organisation. Ceci appuie la pratique de diligence raisonnable quant aux activités et à la bonne gouvernance du Ministère.

Les résultats découlant de ces initiative ont permis de prendre des décisions concernant la délégation du budget, comme le montre l'adoption de systèmes de gestion plus efficaces et efficients dans des domaines comme la technologie de l'information, les ressources humaines et les finances. Les résultats sont reflétés dans les plans d'activités des secteurs et ont mené à l'amorce du travail sur le processus de planification des activités et d'établissement de rapports intégrés qui sera harmonisé avec les plans des services internes, telles les Ressources humaines, la Gestion de l'information et la technologie de l'information, les Finances et les Communications, et qui renverra directement à ceux-ci.

Il s'ensuit que, le processus de prise de décision relativement à l'affectation de ressources en vue d'obtenir des résultats pour les Canadiens, tels qu'ils sont énoncés dans les résultats stratégiques du Ministère, a été renforcé.

4.1.4 Responsabilisation des sociétés d'État

Afin de satisfaire aux exigences relatives à une plus grande transparence et une meilleure reddition de comptes pour les sociétés d'État, le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités rend compte au Parlement des progrès accomplis par les seize sociétés d'État et par un certain nombre d'organismes spéciaux et sociétés à régie partagée.

- Douze lettres d'attente ont été envoyées aux présidents de dix des seize sociétés d'État du portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Chaque lettre présentait les attentes du Ministre à l'égard de la société. Certaines sociétés ont indiqué qu'elles étaient satisfaites de l'initiative et que la lettre leur avait été utile dans le cadre de leur planification stratégique.
- La description de tous les postes de président et de premier dirigeant et les nominations à ces postes ont été fondées sur des profils de compétences et des processus publics. Transports Canada a commencé à élaborer les profils des compétences actuelles des membres du conseil et à relever les lacunes afin de contribuer à la recherche d'administrateurs.

- Tout en maintenant une relation indépendante adéquate, le Ministre demeure responsable devant le Parlement des activités des sociétés d'État relevant de sa compétence. Le Ministre doit également veiller à ce que les activités soient réalisées conformément aux mandats et aux objectifs du gouvernement.
- Les représentants du Ministère ont collaboré avec ceux des sociétés d'État pour faciliter l'approbation des documents ou des initiatives clés qui nécessitaient l'attention du gouvernement.
- On a encouragé les sociétés d'État du portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités à faire davantage preuve de transparence et d'ouverture. En 2007-2008, la Commission de la capitale nationale a volontairement ouvert les réunions du conseil au public, à l'exception des réunions concernant des questions de nature délicate, comme les ressources humaines et les renseignements commerciaux, et elle créera des comités permanents afin de donner l'occasion au public d'exprimer ses points de vue relativement aux projets et aux initiatives de la Commission. En 2007-2008, la société Parc Downsview Park a commencé à afficher le procès-verbal des réunions de son conseil sur son site Web.
- La sensibilisation du public est accrue grâce à l'élaboration d'un site Web pilote sur le site de Transports Canada afin d'annoncer les postes vacants au sein des divers conseils d'administration. Ce site Web pilote a permis de recruter des candidats afin d'effectuer des nominations à NAV CANADA et au Tribunal d'appel des transports du Canada.
- On a accru la capacité du Ministère à établir des rapports sur les nominations dans le cadre du portefeuille. Par exemple, les rapports ont été adaptés de façon à inclure les préavis de nomination et les avis de non-renouvellement du mandat.
- Le projet de loi C-14, la **Loi modifiant la Loi sur la Société canadienne des postes**, a été déposé le 29 octobre 2007 pour restreindre le privilège exclusif de la Société canadienne des postes afin de permettre aux exportateurs de lettres de recueillir les lettres au Canada en vue d'en faire la transmission et la livraison à l'étranger. Le projet de loi a pour objet d'accroître la concurrence sur le marché de la poste internationale sortante au Canada.
- Le Ministère a surveillé la conformité de la Société canadienne des postes avec les deux directives émises par le gouvernement en décembre 2006, la première sur la distribution rurale du courrier et l'autre sur le Programme d'aide aux publications.

4.2 Autres sources d'informations en ligne

4.2.1 Réseau de transport efficace

Les Transports au Canada 2007: http://www.tc.gc.ca/pol/fr/rapport/anre2007/index.html.

Liste des tableaux et des figures de l'addenda:
http://www.tc.gc.ca/pol/fr/rapport/anre2007/9_Addendum.html.

IPCAP: http://www.tc.gc.ca/Portesetcorridors/IPCAP/projets.html.

Cadre de politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques:
http://www.tc.gc.ca/Portesetcorridors/Cadredepolitiquenational/politiquenational.html.

La Porte Continentale : http://www.portecontinentale.ca/index2.html.

La Porte Canadienne de l'Atlantique :
http://www.tc.gc.ca/Portesetcorridors/Atlantique/LaPorteCanadiennedel'Atlantique.html.

Postes frontaliers Corridor Windsor-Détroit :
http://www.portecontinentale.ca/windsor.html.

Systèmes de transport intelligents : http://www.its-sti.gc.ca/fr/menu.htm.

L'examen de la totalité des coûts des transports au Canada :
http://www.tc.gc.ca/pol/fr/aca/etc/menu.htm.

Avantage Canada : Bâtir une économie forte pour les Canadiens
http://www.fin.gc.ca/ec2006/plan/pltocf.html.

Chantiers Canada – Une infrastructure moderne pour un Canada fort :
http://www.buildingcanada-chantierscanada.gc.ca/plandocs/booklet-livret/booklet-livret01-fra.html.

Loi maritime du Canada : http://laws.justice.gc.ca/fr/showtdm/cs/C-6.7 .

Sécurité maritime : http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/menu.htm.

Loi sur les transports au Canada : http://laws.justice.gc.ca/fr/showtdm/cs/C-10.4

CANUTEC : http://www.tc.gc.ca/canutec/fr/menu.htm.

Collection électronique de statistiques sur le transport aérien :
http://www.tc.gc.ca/pol/fr/cesta/menu.htm.

Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers : http://www.buildingcanada-chantierscanada.gc.ca/funprog-progfin/target-viser/gbcf-fpepf/gbcf-fpepf-fra.html.

Innovation : http://www.its-sti.gc.ca/fr/retd/Innover-par-etablissement-de-partenariats.htm.

Loi sur les ponts et tunnels internationaux : http://laws.justice.gc.ca/fr/showtdm/cs/I-17.05 .

Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) : http://www.icao.int/fr/.

Marine Atlantique : http://www.marine-atlantic.ca/fr/index.asp.

Cadre de politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques :
http://www.tc.gc.ca/Portesetcorridors/Cadredepolitiquenational/politiquenational.html.

La Porte Continentale et le Corridor de commerce Ontario-Québec : http://www.portecontinentale.ca/index2.html.

Ports partielles : http://www.tc.gc.ca/programmes/ports/inventairestransferts.htm.

Programmes aéroportuaires et portuaires : http://www.tc.gc.ca/programmes/ports/inventairestransferts.htm.

Bornes Canada de Ridley : http://www.rti.ca/fr_landing.html.

Le programme stratégique d'infrastructures routières : http://www.tc.gc.ca/politique/acg/acgd/menu.htm

Programmes d'infrastructure de surface : http://www.tc.gc.ca/programmes/surface/menu.htm.

Centre de développement des transports : http://www.tc.gc.ca/innovation/cdt/menu.htm.

Corridor Windsor-Détroit : http://www.portecontinentale.ca/windsor.html.

4.2.2 Un réseau de transport sûr et sécuritaire

Sécurité et sûreté des transports : http://www.tc.gc.ca/pol/fr/rapport/anre2007/3_securitie.html.

Allons de l'avant: http://www.tc.gc.ca/sstc/PlanStrategique/menu.html.

Système de gestion de la sécurité : http://www.tc.gc.ca/aviationcivile/SGS/menu.htm.

Protéger une société ouverte : la politique canadienne de sécurité nationale : http://www.securitepublique.gc.ca/pol/ns/secpol04-fra.aspx.

Sûreté-Transit http://www.tc.gc.ca/vigilance/spu/transport_ferroviaire/programme_de_contribution/menu.htm.

Programme de protection des passagers est en vigueur : http://www.passengerprotect.gc.ca/accueil.html.

Programme de sûreté du fret aérien (SFA) : http://www.tc.gc.ca/Vigilance/acs-sfa/suretedefret/accueil/index.shtml.

Système de gestion des risques liés à la fatigue pour le milieu aéronautique canadien : http://www.tc.gc.ca/aviationcivile/SGS/SGRF/menu.htm.

Programme aux immobilisations aéroportuaires : http://www.tc.gc.ca/programmes/aeroports/paia/menu.htm.

Programme concernant la responsabilité résultant des risques de guerre touchant l'industrie aérienne : http://www.tc.gc.ca/programmes/Aeroports/programmeresponsabilite/menu.htm.

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien : http://www.catsa-acsta.gc.ca/francais/index.shtml.

Le programme canadien d'eau de ballast : http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/epe/environnement/ballast/sensibilisation.htm.

Programme de contribution pour la sûreté maritime : http://www.tc.gc.ca/SureteMaritime/contribution/programme/menu.htm.

Programme national de surveillance aérienne : http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/epe/sie/pnsa.htm.

Programme de protection des passagers est en vigueur : http://www.passengerprotect.gc.ca/accueil.html.

Renforcer les liens : un engagement partagé pour la sécurité ferroviaire – Rapport du Comité consultatif : http://www.tc.gc.ca/SSTC/RSA_Review-Examen_LSF/RapportFinal/disclaimer.htm.

Partenariat nord-américain pour la sécurité et la prospérité : http://www.spp-psp.gc.ca/menu-fr.aspx?lang_update=1.

Loi sur le transport des marchandises dangereuses : http://laws.justice.gc.ca/fr/showtdm/cs/T-19.01 .

Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport : http://www.tc.gc.ca/vigilance/spu/phst/menu.htm.

4.2.3 Un réseau de transport respectueux de l'environnement

Programme écoMOBILITÉ : http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/ecomobilite/menu-fra.htm.

écoTECHNOLOGIE pour véhicules : http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/etv/menu-fra.htm.

Programme de remise écoAUTO : http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/ecotransports/ecoauto.htm.

EcoMARCHANDISES : http://www.ecoaction.gc.ca/ecotransport/ecofreight-ecomarchandises-fra.cfm.

Entente volontaires – Aérien : http://www.tc.gc.ca/programmes/Environnement/ecomarchandises/ententesvolontairesaerien-fra.htm.

Les constructeurs de véhicules automobiles signent un accord qui vise la réduction des GES : http://www.oee.nrcan.gc.ca/transports/ges-protocole/index.cfm?attr=8.

Proclamation de la *Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles* : http://www.tc.gc.ca/medias/communiques/nat/2007/07-H215f.htm.

Loi canadienne sur l'évaluation environnementale : http://laws.justice.gc.ca/fr/showtdm/cs/C-15.2.

Programme de consommation de carburant : http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/carbpgm/menu.htm.

Étude des Grands lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent : http://www.glsls-study.com/French%20Site/accueil(FR).html.

Sur la route du transport durable :
http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/srtd/menu.htm.

TC Évaluation environnementale :
http://www.tc.gc.ca/programmes/Environnement/evaluationenvironnementale/ee.htm

Prendre le virage : http://www.ec.gc.ca/cleanair-airpur/default.asp?lang=Fr&n=F3084CB7-1.

Programme de démonstration en transport urbain :
http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/pdtu/menu.htm - cnav.

4.2.4 Général

Le rendement du Canada 2006-2007 : http://publiservice.tbs-sct.gc.ca/reports-rapports/cp-rc/2006-2007/cp-rctb-fra.asp.

Loi fédérale sur la responsabilité : http://laws.justice.gc.ca/fr/showtdm/cs/F-5.5.

Cadre de responsabilisation de gestion du SCT : http://www.tbs-sct.gc.ca/maf-crg/documents/booklet-livret/booklet-livret-fra.asp.

Plan d'action pour le renouvellement de la fonction publique 2007-2008 : http://www.pco-bcp.gc.ca/index.asp?lang=fra&page=clerk-greffier&sub=plan&doc=2007-2008/plan_f.htm.

Cadre de politiques en matière de langues officielles : http://www.tbs-sct.gc.ca/pol/doc-fra.aspx?id=12515.

Les Transports au Canada 2007 Un Survol :
http://www.tc.gc.ca/pol/fr/rapport/anre2007/index.html.

INDEX

Activités de programme 6, 9, 10, 11, 37, 46, 48
Allons de l'avant 16, 32
Avantage Canada 8, 9, 86
Cadre stratégique axé sur le marché 10, 11, 12
Centres des opérations de la sûreté maritime 15
Changements climatiques et air pur 17
Directive du Cabinet sur la rationalisation de la réglementation 33
ÉcoMARCHANDISES 11, 39
ÉcoMARCHANDISES 17
ÉcoMOBILITÉ 11, 38, 39, 88
ÉcoMOBILITÉ 17
ÉcoTECHNOLOGIE .. 11, 17, 38, 39, 88
Évaluation environnementale.. 18, 25, 88
Fiducie d'investissement pour les transports en commun ... 11, 13, 22, 26
Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique 27
Fonds sur l'infrastructure frontalière .. 27
Gaz à effet de serre 11, 19, 26, 38, 39
Gouvernance 6, 14, 23, 84
Infrastructure, portes d'entrée et corridors commerciaux 13
Innovation 6, 8, 14, 16, 22, 30
L'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique 24, 25
Les Transports au Canada 2007 ..... 29, 86, 89
Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada 12, 33
Loi maritime du Canada 11, 12, 23, 86
Loi sur la sécurité ferroviaire 11, 16, 23, 32, 33
Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles 88
Loi sur les ponts et tunnels internationaux 14, 23, 86
Loi sur les transports au Canada 11, 12, 23, 86
Partenariat pour l'atténuation du bruit et des émissions découlant du transport aérien 18
Prendre le virage 8, 89
Priorités de programmes 10
Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires 28
Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime 35
Programme de cession des ports 12
Programme de contribution pour la sûreté maritime 35, 88
Programme de protection des passagers 11, 15, 31, 35, 87, 88
Programme de remise écoAUTO 17, 39, 88
Programme de sûreté du fret aérien (SFA) 87
Programme national de surveillance aérienne 11, 19, 38, 40, 88
Projet de wagons-citernes de la prochaine génération 16
Règlement sur la sûreté du transport maritime 16
Renforcement de la compétitivité 14
Résultat stratégique 9, 31, 37
Stratégie de développement durable ... 77
Sur la route du transport durable 89
Sûreté du système de transport 36
Sûreté-Transit 11, 15, 31, 35, 87
Systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté 16, 31, 32, 37
Systèmes de transport intelligents... 6, 28
Transport des marchandises dangereuses 16, 34, 88
Valeurs et éthique 80, 83
VIA Rail 6, 13, 26, 29, 30, 47